

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

LA SITUATION ÉCONOMIQUE

DU

PORT DE DUNKERQUE

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 26 Mai 1928, à 2 heures

PAR

ROBERT SAND

Diplômé de l'Ecole Libre des Sciences Politiques

PRÉSIDENT : M. W. OUALID.

SUFFRAGANTS : MM. LESCURE.

ROGER PICARD.

AU COMMERCE DES IDÉES
26, BOULEVARD SAINT-MICHEL
PARIS (6^e)

1928

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

LA SITUATION ÉCONOMIQUE DU PORT DE DUNKERQUE

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 26 Mai 1928, à 2 heures

PAR

ROBERT SAND

Diplômé de l'Ecole Libre des Sciences Politiques

PRÉSIDENT : M. W. OUALID.

SUFFRAGANTS : MM. LESCURE.

ROGER PICARD.

AU COMMERCE DES IDÉES
26, BOULEVARD SAINT-MICHEL
PARIS (6^e)

1928



**LA SITUATION ÉCONOMIQUE
DU PORT DE DUNKERQUE**

BIBLIOGRAPHIE

- FAULCONNIER Description historique de Dunkerque (1730).
- DERODE Histoire de Dunkerque (1852).
- LEBLEU Notice historique sur Dunkerque (1869).
- MAY Notice sur la ville et le port de Dunkerque (1895).
- LEMAIRE Histoire de Dunkerque des origines à 1900 (1927).
- DE BERTRAND Le port et le commerce maritime de Dunkerque au XVIII^e siècle (1865).
- FERNIQUE Le port de Dunkerque (thèse, 1913).
- PLOCQ Port et rade de Dunkerque.
- TRYSTRAM Ports de Dunkerque et de Gravelines. Rapport au Conseil Général du Nord (1871).
- BARON De l'importance commerciale du port de Dunkerque au début du XVIII^e siècle (1922).
- LE BESNERAIS Le port de Dunkerque (1924).
- CLAVEILLE Nos ports (1921).
- BARON La Chambre de Commerce de Dunkerque et le développement économique de la région du Nord (1926).
- MONSERAN Aménagements actuels et futurs du port de Dunkerque pour le service des bateaux de navigation intérieure.
- MONSERAN Rôle de la navigation intérieure dans le trafic du port de Dunkerque.
- DE ROUSIERS Les grands ports de France. Leur rôle économique (1909).
- DERODE Sur le mouvement commercial du port de Dunkerque de 1755 à 1855.
- MOUTIER Le port de Dunkerque (1925).

BELLECROIX	Rapports entre la batellerie et les ports de commerce (1902).
SARTIAUX	Quelques mots sur les dispositions des voies ferrées dans les ports de mer.
MANAN	Réseau des voies navigables du Nord. Rôle économique des ports existants. Leur outillage.
ARON	Notice sur le port de Calais (1904).
MULOT	Calais pendant la guerre. Son histoire. Son port. Son industrie (1922).
DESEILLE	Histoire de la pêche à Boulogne depuis ses origines (1873).
VIVENOT	Notice sur le port de Boulogne (1904).
REISENTHAL	Boulogne port de pêche (1927).
HÉRUBEL	La France au travail. De Dunkerque à Saint-Nazaire (1912).
HÉRUBEL	Port de Boulogne.
AVRIL	Anvers-Strasbourg. Surtaxe d'entrepôt (Novembre 1919).
STIÉNON	Répartition entre les ports de Dunkerque et d'Anvers des courants commerciaux du Nord et de l'Est de la France (1910).
HECKER	Anvers et l'avenir de l'entente (1918).
CHATELLE	Dunkerque pendant la guerre 1914-1918.
HUART	Ports de commerce français (1911).
MORAEI	La Marine marchande et son personnel.
MORAEI	La Marine marchande et les ports français. Leur influence sur la prospérité économique de la France (1904).
RENARD	L'évolution industrielle et agricole depuis cent cinquante ans (1912).
ARDOUIN-DEMAZET	Voyages en France. 18 ^e série. Région du Nord.
LE CARPENTIER	Commerce maritime et marine marchande

DETRAUX	Etude sur la coopération des établissements publics à l'aménagement et à l'exploitation des ports (1903).
DROUINEAU	Des taxes locales maritimes.
BANT	Des droits auxquels sont soumis les navires dans les ports (1900).
FAYOL	Rapport sur les relations maritimes entre Dunkerque, les colonies françaises et pays de protectorat (1906).
TOLLEG	Etude sur les corporations ouvrières de Dunkerque (1890).
MORAEI	Le port de Dunkerque. L'importation des lins. La concurrence belge (1913).
DU FAYET DE LA TOUR	La question du Canal du Nord-Est. Les projets à l'étude (1913).
MAUTALENT	Surtaxes de pavillon, d'origine et d'entrepôt (1912).

PÉRIODIQUES CONSULTÉS

Le Nord Industriel.

Le Port de Dunkerque.

Le Journal de la Marine Marchande.

Suppléments économiques du « Temps ».

Comptes-rendus de gestion de la Chambre de Commerce de Dunkerque.

Statistiques annuelles de la Chambre de Commerce de Dunkerque.

AVANT-PROPOS

Le développement économique moderne tend à rendre de plus en plus les nations solidaires les unes des autres, et, s'il est certain que le commerce international remonte aux temps les plus anciens, il n'est pas moins certain que l'une des conséquences les plus importantes de l'évolution industrielle est de faire des échanges entre les diverses nations, l'élément de plus en plus essentiel de l'activité commerciale. La nécessité d'importer les matières premières, le souci d'écouler les produits manufacturés aux peuples susceptibles de les utiliser, la spécialisation des nations dans les genres d'industries auxquelles elles sont le plus aptes, que ce soit pour des motifs humains ou géographiques, autant de raisons parmi bien d'autres qui permettent de penser que les relations économiques internationales deviendront sans cesse plus étroites entre les divers pays.

Il est donc d'un intérêt tout particulier à notre époque d'étudier les éléments qui pourront permettre à la France d'obtenir tous les résultats désirables dans cet ordre d'idée. Parmi ces éléments, les grands ports de commerce occupent une place prépondérante, tant par les avantages et les encouragements qu'ils constituent pour la marine marchande nationale que pour les facilités qu'ils procurent à l'industrie régionale pour son approvisionnement en matiè-

res premières et pour l'écoulement de ses produits ; il ne faut pas négliger non plus l'importance de leur rôle de ports de transit lorsque la situation géographique et économique conduit les nations voisines à les utiliser plutôt que leurs propres ports, moins bien outillés, ou moins bien placés.

C'est par suite de l'intérêt tout spécial que présente et surtout présentera dans l'avenir le port de Dunkerque à ce sujet, qu'il a paru intéressant d'examiner, parmi les ports français, le rôle actuel de celui-ci et ses chances de développement dans l'avenir.

Il ne sera question dans cette étude que du rôle joué par Dunkerque en tant que port de commerce, à l'exclusion totale du port de pêche et du port de guerre.

En raison de l'essor tout récent que font ressortir très nettement les statistiques annuelles que la Chambre de Commerce publie depuis l'année 1875, il ne sera fait qu'un rapide examen de la période antérieure à 1878, année où furent exécutés les travaux qui figuraient au programme de Freycinet, afin de faire porter surtout l'étude sur la période contemporaine et de s'attacher à en tirer des conclusions pour l'avenir.

Les descriptions du port et de son arrière-pays ne donneront lieu qu'à des esquisses sommaires, puisqu'il s'agit avant tout de s'attacher au développement des questions générales d'ordre économique qui intéressent la prospérité du port.

Il sera passé rapidement également sur les questions d'ordre purement local, telles que celles de l'influence des usages locaux et des tarifs de certains services publics sur le trafic ; ces divers points ne sauraient en effet avoir une importance essentielle ; chaque population conserve sur certains points secondaires ses modes d'opérer personnels, dûs plus à des habitudes qu'à des raisons d'ordre commercial, et il ne saurait être question de trouver l'originalité d'un genre d'activité dans des modalités de détail remplacées ailleurs par d'autres qui les valent, et sans influence sérieuse. Il est fait allusion ici, en particulier, à l'organisation du pilotage et du pesage, que l'on supposera, par principe, avoir été établi de façon à tenir le meilleur compte de tous les intérêts en présence.

PREMIÈRE PARTIE

Dunkerque dans le passé.
De l'origine à 1878.

CHAPITRE PREMIER

Description du Port.

Dunkerque est actuellement, comme en 1913, le troisième port de France pour le tonnage des marchandises importées et exportées. Situé à l'extrémité septentrionale de nos côtes, il jouit d'une situation géographique particulièrement favorable ; seul de tous nos ports, entre Le Havre et Anvers, il possède une rade naturelle bien abritée par les bancs sableux des Flandres. Si aucune voie fluviale naturelle n'existe qui mette ce port en communication avec son arrière-pays, la configuration du sol de la plaine du Nord a permis depuis longtemps la création facile de routes et de canaux à grand trafic, puis d'excellentes lignes de chemin de fer, qui assurent les communications dans des conditions particulièrement avantageuses.

Le port de Dunkerque est composé de bassins à flot communiquant au moyen d'écluses à sas, avec un avant-port d'échouage relié à la mer par un court chenal. La rade est une rade naturelle s'étendant sur une longueur de 20 kilomètres et une largeur de 1 km. 1/2 à 2 kilomètres le long de la côte ; elle est abritée par les bancs de Flandre qui la limitent au nord et les navires peuvent s'y tenir sur les ancres, même par les plus fortes tempêtes. Deux passes permettent de pénétrer dans cette rade ; la passe de l'Est n'est pratiquée que par les petits navires.

L'entrée de la passe de l'Ouest ou de Mardych est signalée par le feu flottant « Dyck », celle de la passe de l'Est par deux bouées. La rade est balisée par trente et une bouées, dont dix-huit sont lumineuses.

L'entrée du port est indiquée par un phare de premier ordre dont la portée, par temps clair, dépasse 26 milles.

Le chenal est limité par deux jetées en charpente, il est entretenu par des dragages à une profondeur de 5 mètres au-dessous du zéro des cartes marines. Les dragages se font à la cote - 5,50 et sont entrepris dès que le fond s'est relevé à - 4,50 ; par suite le tirant d'eau des navires qui peuvent passer dans le chenal à haute mer est de 8 m. 90 à 9 m. 90 en mortes eaux et de 9 m. 90 à 10 m. 90 en vives eaux, suivant l'état d'entretien.

Les musoirs sont éclairés ; le feu de la jetée ouest sert en même temps à indiquer à toute heure de la nuit la hauteur d'eau dans le chenal au moyen d'éclats rouges (1 m.) et verts (0 m. 25) ; pendant le jour, l'indication de cette hauteur d'eau se fait au moyens de ballons suivant une signalisation utilisée dans tous nos ports à marée.

L'axe du chenal est indiqué par un troisième feu placé à terre à plus de deux kilomètres des feux des deux musoirs.

L'avant-port continue le chenal sur 300 mètres de longueur, il est bordé de quais en maçonnerie ou en charpente ; sur sa rive ouest débouchent les trois écluses à sas, l'une vers l'origine côté chenal (écluse Trystram), l'autre vers le milieu (écluse Guillain ou

de l'Ouest), la troisième à l'extrémité côté ville (écluse de la citadelle). Cette dernière n'est plus utilisée.

Les bassins à flot constituent deux groupes, les bassins de l'ancien port et les bassins Freycinet.

Les bassins de l'ancien port (bassins du Commerce, de la Marine et de l'arrière-port) sont commandés par l'écluse de la Citadelle ; en réalité, l'entrée se fait par le pertuis qui les met en communication avec le bassin Freycinet.

Ces bassins qui ne peuvent recevoir que des navires de 5 à 6 mètres de tirant d'eau sont affectés à quelques lignes de cabotage international et servent à remiser les bateaux désarmés et les navires islandais ; les terre-pleins, l'outillage et les voies ferrées y sont peu développés.

Les bassins Freycinet forment cinq darses sensiblement parallèles qui s'échelonnent au nord-ouest de la ville. Leur disposition est l'une des plus judicieuses qui existent dans les ports français ou étrangers ; les môles qui séparent les darses forment comme les dents d'un peigne ; les navires y accostent directement sans avoir à faire de manœuvres longues et délicates. Les voies ferrées se raccordent immédiatement à des voies de circulation, à des faisceaux de garage ou de triage qui constituent la gare maritime. L'orientation des môles, légèrement oblique par rapport à la rive, favorise à la fois le tracé des voies ferrées et les manœuvres des navires et l'on évite les inconvénients résultant des ponts tournants et des pertuis étroits, le navire et la voie ferrée ne se coupant pas.

Les darses des bassins Freycinet sont groupées deux à deux ; la cinquième darse, actuellement groupée avec les darses 3 et 4, est l'amorce d'un troisième groupe qui aura la même disposition que les deux premiers lorsqu'une sixième darse sera creusée. Les deux groupes de darses débouchent chacun dans un bassin d'évolution auquel aboutit une écluse, l'écluse Guillaïn pour les darses 1 et 2, et l'écluse Trystam pour les darses 3, 4 et 5 ; les bassins d'évolution communiquent entre eux et avec les bassins de l'arrière-port.

L'ensemble des ouvrages actuellement offerts au commerce présente une surface d'eau de plus de 73 hectares avec environ 12 kilomètres de quais et 95 hectares de terre-pleins.

Quand on compare ce magnifique plan de port à l'enchevêtrement de certains ports où des bassins, souvent de formes compliquées, ont été creusés successivement sans plan d'ensemble, communiquant difficilement les uns avec les autres par des pertuis étroits et sont presque impossibles à desservir convenablement par la voie ferrée, on ne peut qu'admirer l'heureuse collaboration de la Chambre de Commerce et des ingénieurs du port qui ont permis d'établir un tracé qui n'est égalé que dans quelques ports modernes. Le port de Marseille est le seul port français qui puisse, à ce point de vue, soutenir la comparaison avec Dunkerque ; à Marseille, les môles perpendiculaires à la rive, également disposées en dents de peigne, sont pourtant moins favorables que les môles inclinés de Dunkerque à une bonne desserte

par voie ferrée et l'étroitesse des terre-pleins de rive est une grosse gêne pour une bonne exploitation. Cependant, à Marseille, l'absence de marée qui dispense de la nécessité d'avoir des bassins à flot avec écluses, rendait le problème plus facile. A Liverpool, la disposition des môles assez comparable à celle de Marseille présente les mêmes inconvénients avec, en plus, l'inconvénient des écluses.

L'heureux résultat obtenu à Dunkerque est d'autant plus remarquable que l'extension du port a été constamment gênée par deux obstacles constitués par les fortifications et le canal d'évacuation des Wateringues. Les nécessités militaires obligeaient à maintenir le port à l'intérieur des fortifications ; par suite, à chaque extension des bassins, il fallait les déplacer, ce qui occasionnait de grands frais indépendamment des difficultés et des lenteurs de l'accord à réaliser avec l'administration de la Guerre.

Dans la plaine de Flandre, très plate, humide et couverte de canaux dont le plan d'eau est inférieur au niveau des hautes mers, on est obligé de recourir à un canal muni d'écluses ouvertes à marée basse qui permet d'évacuer l'eau des Wateringues afin de ne pas submerger le pays.

Fort heureusement, les fortifications qui, avec les méthodes de la guerre moderne, n'ont plus d'intérêt militaire, vont être rasées, et le canal des Wateringues va être déplacé résolument vers l'est du port et passera entre Dunkerque et son faubourg de Malo-les-Bains.

Les hangars construits sur les terre-pleins des

quais et à proximité des voies ferrées sont au nombre de 28 couvrant une superficie totale de 82.650 mètres carrés. Ils ont été construits et sont administrés par la Chambre de Commerce. Tous sont accessibles aux wagons et aux camions et la plupart possèdent des auvents extérieurs recouvrant la voie ferrée pour permettre le chargement à couvert.

CHAPITRE II

Historique du Rôle commercial du Port de Dunkerque.

Sans vouloir remonter jusqu'à l'origine du petit havre ensablé, simple abri de barques de pêche, qui fut le premier élément du futur port de Dunkerque, il est intéressant de remarquer que c'est à une époque déjà fort éloignée que celui-ci, par l'intérêt même de sa situation, s'imposa à l'attention bienveillante des pouvoirs publics ou de l'autorité qui en tenait lieu. C'est Baudoin III, comte de Flandre, qui entreprit, en 963, d'entourer la ville de murailles, et en lui donnant désormais un semblant de sécurité, permit à son commerce de prendre un commencement d'extension. Les habitants, avec l'énergie patiente qui caractérise les hommes de cette contrée, firent les efforts nécessaires pour que le port puisse rendre les services qu'il fallait alors en attendre, et, en 1170, il était susceptible de recevoir à la fois plusieurs grandes barques ; on sait qu'il y fut armé un certain nombre de bâtiments qui transportèrent, lors des croisades, les chevaliers flamands outre-mer.

Au XVIII^e siècle, on connaît à quel développement de richesse et de puissance étaient parvenues les moindres villes de Flandre ; Dunkerque prit part largement à la prospérité générale. Philippe le Hardi prescrivit d'agrandir l'enceinte et d'en accroître les défenses, en vue surtout de protéger la ville contre les attaques toujours possibles des Anglais « dont s'ensuivrait, disait-il, grand inconvénient ». Les ressources nécessaires furent trouvées en frappant de droits les navires et les marchandises qui entraient ou sortaient.

C'est seulement beaucoup plus tard, et par ordre de Charles-Quint, qu'on alluma chaque nuit sur deux tours de l'enceinte voisines du port, des feux destinés à signaler l'entrée du hâvre. En même temps, « Messieurs de la Loy », ainsi que s'appelaient les membres du Magistrat de Dunkerque, s'appliquèrent à améliorer le chenal ; on les voit veiller au bon entretien des jetées, « dyckes » et autres ouvrages autour de la speye (écluse), perfectionner les estacades, augmenter dans la mesure du possible la puissance des chasses, afin, par ce moyen, « faire expulser le sablon et autres ordures jors le canal du hâvre » ; ils se préoccupèrent tout de suite des entraves apportées à la navigation par le banc du Port ; ils désignèrent ainsi la barre qui s'élevait en face de l'embouchure du port et qui était constituée par l'amas des matériaux que les chasses d'eau projetaient en avant en creusant le chenal ; ils mandèrent des gens compétents afin d'avoir par écrit leur avis : « pour voir et visiter le danger et inconvénient advenu à la barre, comment

et par quel moyen l'on pourrait remédier et assurer de plus amples dommages. » Une pareille sollicitude porta les fruits qu'elle méritait de donner ; le mouvement commercial s'accrut et l'importance du port augmenta ainsi que la richesse des Dunkerquois.

Malheureusement, cette ère de prospérité ne fut pas de bien longue durée ; l'intolérance et les rigueurs de Philippe II poussèrent les Flamands à la révolte ; les Dunkerquois restèrent longtemps fidèles à l'Espagne, mais les excès du Duc d'Albe et du sanglant tribunal des troubles les rapprochèrent des Hollandais et la ville fut pendant sept ans sous la domination des Provinces-Unies, jusqu'au 16 Juillet 1584, date à laquelle les Espagnols reprirent la citadelle.

Philippe II ne tint pas rigueur aux Dunkerquois de leur volte-face, attitude qui était d'ailleurs assez en harmonie avec les mœurs de l'époque, et des travaux importants furent exécutés sur son ordre. Le port fut réparé et amélioré, les écluses de dessèchement furent remises en état, et le commerce prit rapidement un nouvel essor.

Après s'être trouvée sous la domination de différents maîtres, Dunkerque revint définitivement à la France lorsque Louis XIV l'acheta à l'Angleterre, le 2 Décembre 1662 ; il considéra alors à juste raison que cette acquisition constituait un des plus beaux joyaux de sa couronne et ne négligea rien pour assurer le développement de la ville et du port ; celui-ci fut doté de la franchise, et, en 1700, d'une institution qui, par la suite, fut la principale cause de sa prospérité, d'une Chambre de Commerce, l'une des pre-

nières dont fut dotée une ville française. Le roi lui accorda de même une série d'autres privilèges, et comme à cette époque encore le principal obstacle à l'essor du commerce était l'insécurité, les fortifications furent renouvelées, et considérablement renforcées par Vauban. Le chenal fut prolongé jusqu'aux grandes profondeurs de la rade ; il aboutissait au Bassin à flot de la Marine, dont les dimensions, bien réduites encore à la vérité, faisaient l'admiration des contemporains. Toutefois, les principales ressources consistaient encore dans l'armement pour la course.

Malheureusement, au traité d'Utrecht, les Anglais inquiets et jaloux imposèrent la ruine du port par l'érection d'un batardeau, en travers du hâvre, aux deux tiers de sa longueur, ce qui ne tarda pas à provoquer un ensablement complet ; ce batardeau fut par bonheur détruit en 1720 par une violente tempête.

La ville connut une nouvelle ère de prospérité entre 1720 et 1744. Par lettres patentes, Dunkerque avait reçu de Louis XV le privilège de faire le commerce avec les îles d'Amérique où se rendaient des navires qui, d'ailleurs, et bien qu'on les gratifiât de frégates, ne jaugeaient pas plus de 60 à 70 tonneaux, et pour qui les dimensions des bassins étaient suffisantes.

Après la paix d'Aix-la-Chapelle, le commerce prit une plus rapide extension ; les navires transportaient, à la Martinique et à Saint-Domingue, en particulier, des étoffes, des toiles, des soieries, des briques, des faïences, des carreaux, des outils ou des meubles ; les denrées coloniales, sucre, indigo, café, cacao,

coton, tafia, constituaient un frêt de retour ; il est bon d'ajouter que la traite des nègres, à laquelle les marins se livraient accessoirement, rapportait, elle aussi, des profits non négligeables.

Puis vint la guerre de Sept Ans ; c'est au cours de celle-ci que, pour la première fois, des travaux furent accomplis à Dunkerque, grâce à des fonds obtenus par une souscription adressée aux négociants, qui devaient naturellement profiter des améliorations qu'on obtiendrait. Ils avancèrent 600.000 livres au gouvernement sous la garantie de la Chambre de Commerce. Cet argent permit de perfectionner le jeu des écluses, de dresser et de réfectionner des quais, de creuser le canal de la Cunette destiné à assurer l'écoulement vers la mer des eaux du pays. L'entretien du chenal fut l'objet de soins tout particuliers ; on parvint à lui donner une profondeur de 14 à 16 pieds, c'est-à-dire à le rendre accessible à des frégates de 36 à 44 canons.

Mais l'ère de la prospérité définitive n'était pas encore venue, et à la paix, le traité imposa que le port fut remis dans l'état prescrit par les précédents traités. Ainsi tous les efforts consentis et tout l'argent dépensé l'avaient été en vain et le port, après ces quelques années de commerce heureux, se retrouva dans l'état lamentable où l'avait laissé la guerre précédente.

Grâce en partie à cette circonstance, la prospérité dont les Anglais profitèrent à ce moment fut considérable. Rien que pour l'année 1764, le seul pavillon anglais est représenté dans l'ensemble des opérations

commerciales par 400 navires montés par 3.000 hommes, et un chiffre d'affaires de 8 millions de livres sterling.

Ces résultats ne calmèrent pas leur animosité, et ils obtinrent qu'on fit quelques coupures dans les jetées latérales, ce qui eut pour résultat d'obstruer le chenal. En dépit de tout, Dunkerque se releva progressivement, mais l'ensablement du port l'empêchait de se livrer au commerce avec l'Inde ou la Chine, qui nécessitait des bâtiments d'au moins 800 tonnes. Sauf cette exception, il n'y avait plus guère, en 1774, de mer où l'on ne rencontra pas son pavillon blanc et bleu.

A la mort de Louis XV, Dunkerque envoyait annuellement en moyenne, pour le commerce des colonies et celui de la côte de Guinée, 16 navires de 200 à 400 tonneaux, jaugeant ensemble 4.800 tonnes, et montés par 320 hommes d'équipage ; 8 navires faisaient, en 1774, la navigation de la Méditerranée et portaient ensemble 1.600 tonneaux et 120 hommes.

On expédiait sur Bordeaux, Bayonne, La Rochelle, Nantes, 26 caboteurs d'une jauge de 100 à 200 tonneaux chacun, montés par 10 hommes, qui, en deux voyages annuels, rapportaient un frêt total de 189.000 livres.

Il faut ajouter que vers le même temps, Dunkerque était fréquenté par un millier de navires des autres ports français ou étrangers, et qu'il recevait aussi de 1.000 à 1.200 fraudeurs anglais. La fraude était presque aussi active qu'elle devait l'être à l'époque du blocus continental, où elle fit la fortune de

Gravelines. Très rapidement, ce commerce des « Smogglers » avait pris une extension énorme. Ils transportaient de nuit, avec une adresse sans égale, des eaux-de-vie, du vin, du café, des rouenneries, des toiles, des baptistes, et le revenu des douanes britanniques subissait de leur chef des pertes importantes.

Cette prospérité se maintint sous Louis XVI ; de nombreux encouragements furent donnés aux négociants et de sérieuses améliorations furent faites au port, sans grande protestation du commissaire anglais, placé là justement pour s'y opposer ; ses compatriotes en profitaient, en effet, tout comme les Dunkerquois. D'ailleurs, il ne s'y maintint pas longtemps et fut rappelé lors de la guerre de l'Indépendance.

A ce moment, les corsaires reprirent leur occupation traditionnelle, et les profits qui résultèrent de la guerre sur mer furent considérables ; ils ne compensèrent pas pourtant, et de beaucoup, les pertes causées par l'arrêt complet des transactions ; il fallait naviguer sous pavillon neutre, et on utilisait le pavillon autrichien. Le traité de Versailles fut accepté avec d'autant plus de joie qu'il ne contenait plus rien des conditions désastreuses si longtemps imposées par les Anglais.

La tourmente révolutionnaire fit disparaître les résultats laborieusement acquis. Contre les coalitions, la guerre de course recommença. Cette période fut d'autant plus déplorable pour le port de Dunkerque, que la Convention supprima les franchises qui lui avaient permis de lutter avantageusement et de se

développer malgré des circonstances défavorables, et que sous le I^{er} Empire, les conquêtes de Napoléon I^{er} lui ayant permis de faire d'Anvers une ville française, c'est sur le port d'Anvers qu'il concentra tous ses efforts.

Au contraire, la Restauration qui imprima une grande activité aux travaux publics, veilla aux intérêts des Dunkerquois avec une sollicitude d'autant plus grande que ceux-ci avaient fait à Louis XVIII, à son retour, un accueil particulièrement chaleureux. De plus, la perte d'Anvers lui rendait toute son importance géographique, aux points de vue stratégique et militaire, comme aux points de vue purement maritime et commercial, la neutralité de la Belgique ne datant que de 1830.

Un emprunt, en 1820, fut affecté à la création d'un grand réservoir de chasses, le bassin Becquet, déversant à marée basse 750.000 m³ et mis en service en 1826. Puis des améliorations successives furent réalisées grâce à des allocations importantes, surtout dans la période comprise entre 1837 et 1842.

Aussi s'explique-t-on aisément que le mouvement du port eût doublé entre 1820 et 1845 ; on passe de 1.445 navires et 105.968 tonnes en 1820 à 2.783 navires et 217.318 tonnes en 1845. Il y avait d'ailleurs beaucoup à faire, puisqu'en 1820, la ville se trouvait dans des conditions analogues à celles du début du XVIII^e siècle, avant Utrecht. L'ère des réparations finie, celle des travaux neufs commença, et au moment où elle s'ouvrit, on posa les assises d'un phare de premier ordre.

En 1845, toutefois, les aménagements intérieurs se trouvaient fort négligés ; les bassins de la Marine et de l'arrière-port, avec leur superficie d'eau de 5 hectares 1/2 et leurs 1.045 mètres de quais, ne suffisaient plus. On songea alors à créer un bassin nouveau en fermant par des écluses la partie du chenal située près de la ville, en avant des bassins existants, et en en dégageant les abords ; on obtint le bassin du Commerce, avec 5 hectares 1/2 de superficie d'eau et 850 mètres de quais.

D'après les prévisions, l'adjonction d'un nouveau bassin mettait le port en mesure de satisfaire à un mouvement de 4.000 navires et de 500.000 tonnes de marchandises. En 1856, on atteignit déjà 4.482 navires et 438.346 tonnes de marchandises. C'est à cette époque que la Compagnie des Bateaux à Vapeur à Hélice du Nord prit Dunkerque comme port d'armement.

Il fut alors nécessaire d'accélérer la manutention des marchandises et de dégager les quais ; deux mesures furent prises tout d'abord, qui apportèrent une certaine amélioration : la Compagnie des Chemins de Fer du Nord couvrit les quais de tout un réseau de rails et la Chambre de Commerce organisa un service général de remorquage. Mais ce n'était que des palliatifs qui apparurent vite d'autant plus insuffisants que l'augmentation du trafic fut considérablement accélérée par la mise en vigueur des traités de commerce, à partir de 1860.

De plus, le développement industriel de la région du Nord, conséquence en partie de l'amélioration des conditions du commerce maritime et source en même

temps de l'activité de ce dernier, prit un essor parallèle ; les manufactures déjà existantes augmentèrent le volume de leurs opérations, et de nouvelles maisons, des filatures en particulier, se dressèrent en face d'elles. Dunkerque, à cette époque, devint le principal centre du tissage des jutes en France, grâce à l'économie considérable que l'on put faire en manufacturant, dès son arrivée dans le port, la plante textile que les navires apportaient de l'Inde en quantités considérables. C'est également ce motif qui provoqua la création de torderies d'huiles et de raffineries de pétrole ; le commerce des bois du Nord, en même temps, passa de Calais à Dunkerque.

C'est pour pourvoir à ces nouveaux besoins que fut promulgué le décret du 16 Juillet 1861 ; des fonds, prélevés par fractions sur les crédits des travaux publics, devaient, d'après ce décret, permettre d'établir à l'intérieur de l'enceinte, sur l'emplacement des fortifications reculées et parallèlement au bassin du Commerce, un second bassin à flot, le Bassin de l'Ouest, ce bassin devait avoir 5 hecfares de superficie d'eau, une rive en talus pour le déchargement des bois, l'autre en quai et pourvue de grues ; on devait également creuser une cale de radoub ; ce bassin devait communiquer avec les anciens bassins par une écluse simple, et avec le chenal par une écluse à sas.

De tous ces travaux, seule cette écluse fut réalisée sans modifications profondes. Construite de 1872 à 1880, elle a 21 mètres de large, 170 mètres de longueur réelle et 117 mètres de longueur utile ; un radier descend à 1 m. 55 au-dessous du zéro des cartes marines.

Des nécessités de plus en plus impérieuses ont conduit les ingénieurs à bouleverser ce programme qui permettait pourtant déjà des rêves qui apparaissaient ambitieux à l'époque. Il aurait peut-être convenu au moment où il fut conçu, mais par suite de la lenteur des travaux, on se rendit compte de son insuffisance au fur et à mesure de sa réalisation. La ville fut autorisée, le 20 Mai 1868, à faire à l'Etat une avance de 12 millions, gagée par un droit de tonnage, pour accélérer la construction du nouveau bassin, mais en 1870 pourtant, on avait seulement, en plus de quelques travaux de détail, rasé la première enceinte, reconstruit les fortifications plus loin, commencé de creuser le Bassin de l'Ouest et la grande écluse. Une somme assez importante avait été allouée à l'amélioration des chasses, et le chenal avait pu être approfondi sérieusement. Quelques chiffres mettent en lumière les progrès accomplis à cette époque. En 1859, il était entré et sorti 5.114 navires de 544.584 tonneaux et en 1869 les statistiques indiquent 5.463 navires de 871.043 tonneaux.

La guerre de 1870, en mettant en lumière l'importance de Dunkerque, tant comme entrepôt maritime que comme centre commercial, ou comme point stratégique, poussa à achever les travaux du port et à modifier le programme de 1861. Dunkerque connut pendant cette année de guerre une prospérité particulièrement grande, due au fait qu'elle fut le premier centre de ravitaillement de l'armée Faidherbe, et que les services de navigation à vapeur furent multipliés pour parer à l'interruption des communications ter-

restres. Ils ne furent pas supprimés depuis, et si la première cause d'enrichissement disparut avec la fin de la guerre, la deuxième subsista et eut des conséquences durables. Pour l'année 1871, nous voyons qu'il est entré et sorti 6.728 navires portant en tout 1.149.144 tonnes de marchandises ; d'autres chiffres également éloquentes peuvent donner une idée de l'accroissement du mouvement du port : les droits de douane et de navigation, qui avaient atteint en 1870 3.103.977 francs, montèrent en 1871 à la somme de 4.316.274 francs.

Les années suivantes amenèrent un léger ralentissement, malgré la nécessité pour le pays de renouveler ses stocks de matières premières et de produits manufacturés épuisés par la guerre. Pourtant, la perspective de l'expiration des traités de commerce et la crainte que l'on eût qu'ils ne fussent pas renouvelés accrurent les importations et permirent au commerce maritime d'éviter une déchéance due à la disparition des besoins exceptionnels de la guerre. C'est ainsi qu'en 1873 les statistiques indiquent qu'il est entré et sorti 6.386 navires portant 1.313.003 tonnes de marchandises, et que les droits de douane atteignirent la somme de 4.964.438 francs, chiffres comparables à ceux de 1871. Grâce à l'approfondissement du chenal, en 10 ans, de 1863 à 1873, le tonnage moyen des navires était passé de 117 tonneaux à 203.

Il est curieux de rappeler les paroles que prononçait à cette époque un ingénieur distingué, le Comte de Ruolz :

« En Angleterre, tous les armateurs et négociants

qui s'occupent de commerce maritime s'étonnent de l'infériorité où nous laissons le port de Dunkerque ; car ce n'est pas sans une impression douloureuse que dans toutes les correspondances de nos amis de la Grande-Bretagne, nous retrouvons cette phrase : « Si nous avions Dunkerque ». Il faut en effet que ce port possède de bien puissants éléments de vitalité pour que, malgré les conditions d'insuffisance où on l'a laissé, le tonnage de navigation ait augmenté en 10 ans dans le rapport de 100 à 153. Sous peine de voir Anvers absorber le commerce de Dunkerque, comme nous laissons en ce moment les ports italiens absorber le commerce de Marseille, il faut hâter par tous les moyens le désencombrement des bassins et mettre Dunkerque en état de recevoir des navires de fort tonnage... Si l'on persiste dans le système fatal de lenteur et d'inertie suivi jusqu'ici, Dunkerque, nous le répétons, sera détrôné par Anvers et les courants commerciaux qui s'établissent déjà dans ce sens auront acquis une telle puissance que le jour où arriverait enfin le remède, il serait trop tard pour les combattre. »

On frappa à toutes les portes. Le Conseil Général du Nord fit une avance de 1.800.000 francs (dont une petite partie pour Gravelines) et la Compagnie des Chemins de Fer du Nord en consentit une de 2 millions. On put assurer l'entretien de la passe extérieure et du chenal à la plus grande profondeur possible, par des dragages mécaniques, procédé qui n'avait encore été employé nulle part ailleurs, ce qui permit l'entrée de navires de plus fort tonnage. Mais il aurait

fallu surtout augmenter l'étendue des bassins et des quais. Or, en 1874, la superficie d'eau était de 11 hectares tout comme en 1860, et l'on disposait de 2.570 mètres de quais, soit 270 mètres de plus qu'en 1860. Le mouvement des marchandises était pourtant passé de 279.000 à 1.175.700 tonnes.

Lors de la pose de la première pierre de l'écluse de l'Ouest, le 6 septembre 1874, la Chambre de Commerce profita de la présence du ministre des Travaux Publics et des députés du département pour se plaindre d'un état de choses que ceux-ci purent constater eux-mêmes. Aussi, le 14 décembre 1875, deux lois furent promulguées qui affectèrent au port de Dunkerque une somme de 18 millions dont 6 pour améliorations et 12 pour travaux neufs. La Ville, pour effectuer les avances nécessaires pour assurer l'achèvement des travaux en 6 ans, fut autorisée à contracter un emprunt de 12.600.000 francs, gagée par un droit de tonnage de 0,30 par tonneau sur tout navire entrant chargé ou venant prendre charge dans le port.

Il est impossible de suivre par le détail quel fut l'emploi de ces fonds, car la plupart furent absorbés et englobés dans le vaste ensemble de modifications ultérieurement décrétées, dont l'exécution a complètement transformé le port, grâce à Freycinet.

CHAPITRE III

**Les causes de prospérité du Port de Dunkerque
pendant cette période
(antérieurement à 1878)**

Les mesures d'ordre économique ne furent pas les moins efficaces parmi celles, nombreuses, que prirent les gouvernements successifs en vue de favoriser le développement du port de Dunkerque. Toutefois, il faut attendre le XVII^e siècle pour se trouver en présence d'un ensemble de décisions cohérentes constituant réellement un système. Jusque là, l'organisation rudimentaire de la vie économique permettait peu d'agir avec efficacité dans cet ordre d'idées et c'est par des moyens matériels surtout que l'on pouvait s'efforcer de lutter contre la concurrence. Les choses changèrent quand on put mieux se rendre compte du jeu des forces économiques ; lorsque quelques ports importants centralisèrent à eux seuls l'essentiel de l'activité, il fut aisé de voir comment se répartissaient les courants commerciaux entre eux, quel était leur rôle réciproque et celui qu'ils pourraient jouer éventuellement, et de quelle façon il serait possible d'accroître leur prépondérance, ou de diminuer leur infériorité.

La prospérité des villes flamandes avait mis en lumière le rôle vital que Dunkerque était appelé à remplir, et lorsque Louis XIV acheta la ville à Charles II, il se rendit compte que tous les efforts

qu'il ferait pour la favoriser porteraient leurs fruits. L'hostilité dont les Provinces-Unies ne se départirent pas à son égard maintint sans cesse son attention sur cette région du Nord dont il voulut assurer la sécurité militaire et la prospérité commerciale. Dunkerque fut dans son esprit la citadelle qui devait soutenir son armée et protéger sa flotte, en même temps que le port susceptible de porter les coups les plus directs au commerce et à la prospérité des villes hollandaises. La flotte hollandaise, l'une des plus importantes à l'époque, causait un tort considérable à la marine française, et la facilité relative des communications à travers un pays plat et possédant de nombreux cours d'eau navigables attirait vers les ports des Pays-Bas la plus grande partie du commerce de l'Europe du Nord et du Centre. Louis XIV ne voyait pas sans amertume un si petit pays jouer un rôle aussi considérable, et il ne négligea rien pour lui ravir, au profit de la Flandre française, les sources d'une telle activité.

C'est dans ce but qu'il dota le port de Dunkerque de la franchise, en le plaçant en dehors du territoire national au point de vue douanier. Sans doute une telle mesure ne favorisa pas directement les importations pour pénétrer à l'intérieur du pays. Mais elle accrut les importations et ceux qui devaient acquitter les droits pour pénétrer à l'intérieur du pays. Mais cela accrut considérablement les réexportations ; les marchandises purent entrer dans le port et être déchargées sans supporter aucun droit de douane : Dunkerque tendit alors à devenir un entrepôt et l'activité du port

augmenta ; cette animation, par sa seule renommée, attira les marchandises qui étaient importées ou exportées par d'autres ports, et la recrudescence du mouvement commercial dépassa de beaucoup le cadre des réexportations.

Dunkerque profita de cet avantage jusqu'à la Révolution. Il eut des effets d'autant plus importants que l'ancienne monarchie française, se conformant aux doctrines économiques alors en faveur, eut une politique protectionniste toujours très accentuée ; les frontières douanières furent presque infranchissables, même entre les provinces.

Le mercantilisme, en sus des considérations fiscales, poussait, pour faire pénétrer le plus de signes monétaires possible dans le pays, à empêcher les importations, puisqu'elles se traduisaient par la sortie de l'or et de l'argent qui en étaient la contrepartie ; cette aberration entrava complètement le commerce international, et une telle confusion entre les richesses et les monnaies eut les plus fâcheuses conséquences. Colbert tomba dans l'erreur générale, et basa tout son « système industriel » sur cette doctrine absolument incontestée à cette époque ; les exportations furent libres, à l'exception de celles qui portaient sur les armes ou les céréales, et les importations furent frappées de taxes douanières très élevées, sauf celles portant sur les matières premières et les céréales.

Les inconvénients de cette méthode furent d'ailleurs assez vite reconnus, et, au XVIII^e siècle, l'école physiocratique réclama la liberté des échanges. Dans

une certaine mesure, le traité d'Eden lui donna satisfaction ; en échange de quelques concessions faites à nos produits agricoles en Angleterre, nos taxes douanières furent très sensiblement abaissées sur les produits manufacturés anglais.

La Révolution se montra favorable à l'instauration d'un régime libéral à l'extérieur comme à l'intérieur, et la franchise accordée à certains ports, et notamment à celui de Dunkerque, perdit une partie de sa raison d'être. Elle fut supprimée par la Convention. Cette mesure consterna les Dunkerquois. Pendant longtemps ils espérèrent que les régimes qui se succédaient leur rendraient cette franchise à laquelle ils avaient dû leur richesse et qu'ils considéraient comme la cause traditionnelle de l'essor du commerce maritime ; mais les avantages de la politique extérieure libérale leur fit comprendre par la suite qu'une telle mesure n'aurait plus la même efficacité qu'autrefois ; ils s'adaptèrent au nouvel état de choses et, au contraire, cherchèrent leurs cause de succès dans le régime de la liberté, en même temps que dans une certaine autonomie et dans l'élargissement des pouvoirs de la Chambre de Commerce.

Celle-ci, fondée en 1700, a été l'une des premières qui aient été constituées en France ; elle a, dès sa création, contribué de la manière la plus efficace au développement des affaires et à la prospérité de la ville. Dirigée par des hommes intègres et éminents, elle a été l'organe autorisé des revendications des Dunkerquois et leur a permis de tenir tête à toutes les attaques. Lorsqu'au milieu du bouleversement

révolutionnaire toutes les institutions de l'Ancien Régime furent balayées, elle survécut presque seule, et ses membres actuels, dépositaires fidèles et respectueux des traditions de leurs devanciers, recueillent la moisson d'efforts séculaires et continuent l'œuvre à laquelle tous se dévouèrent et travaillèrent.

Louis XV accorda au port de Dunkerque la même attention bienveillante et lui concéda une série de privilèges importants, entre autres celui de faire le commerce avec les îles d'Amérique. L'attrait de ces régions poussa de nombreux marins à entreprendre les expéditions et le grand engouement général éprouvé pour tous les produits coloniaux que l'on rapportait non sans péril fit de ce négoce une source de profits considérables.

C'est en partie grâce à ces avantages exceptionnels que le port de Dunkerque a pu se développer autrefois comme il l'a fait ; ces privilèges peuvent sembler fâcheux parce qu'il est certain que toute mesure de cet ordre crée des activités un peu artificielles, et que c'est une mauvaise utilisation des ressources d'une nation que de les employer à soutenir des entreprises qui ne peuvent pas prendre d'elles-mêmes l'essor suffisant ; il peut sembler qu'un meilleur emploi des forces du pays résulterait de l'effort fait pour développer chaque forme d'activité économique là où elle a le plus de chances de s'établir naturellement, et que celles qui ont besoin de secours sont condamnables par ce seul fait. Le souci d'une rationnelle division du travail serait mieux satisfait ainsi.

Mais l'histoire a voulu que les désavantages de la

situation de Dunkerque fussent temporaires et perdissent de l'importance quand ont évolué, avec les progrès scientifiques, les modes de l'activité économique, et que cette situation médiocre devienne justement excellente. On ne peut donc pas regretter des efforts qui ont permis à ce port de passer une phase critique et de conquérir une place qui lui est maintenant due et qu'il est fort capable de conserver sans aide aucune.

Les avantages d'ordre législatif ne furent d'ailleurs pas les seuls qui furent accordés à Dunkerque. Les pouvoirs publics, comme les Dunkerquois eux-mêmes, ont eu sans cesse le souci d'accroître les possibilités du port par l'accomplissement de tous les travaux nécessaires.

Nous avons vu en effet Charles Quint se préoccuper d'assurer une facile entrée du port par des feux qui en signalaient la position, et à la même époque les autorités locales s'inquiéter de l'entretien des jetées, de la profondeur du chenal et de la barre qui tendait à obstruer l'entrée du port, dans la rade ; nous avons vu Philippe II faire améliorer le port, remettre en état les écluses et réparer les dégâts causés par la guerre ; Louis XIV faire prolonger le chenal en avant dans la rade et construire le bassin à flot de la Marine qui paraissait gigantesque. Au cours même de la guerre de Sept Ans, nous avons vu le gouvernement se soucier de continuer l'œuvre d'amélioration du port, perfectionner les écluses, creuser le canal de la Cunette et approfondir le chenal. Plus tard, ce même souci se retrouva chez les gouvernements de la Restauration qui fit creuser le bassin Becquet, de

la Monarchie de Juillet qui créa le bassin du Commerce, du Second Empire et de la Troisième République.

Les modalités financières employées pour mener à bien les travaux furent de plusieurs sortes.

Sous Louis XV, on pensa à demander aux négociants de la ville de fournir les ressources nécessaires; nous avons vu qu'ils ont avancé 600.000 livres au gouvernement sous la garantie de la Chambre de Commerce ; on évita ainsi de répartir sur l'ensemble de la nation des charges qui devaient profiter sans doute à la nation entière, mais surtout aux Dunkerquois ; la modalité de l'emprunt est d'ailleurs assez indiquée pour des dépenses productives comme celles des travaux publics qui sont susceptibles de fournir, par l'enrichissement qu'elles provoquent, les sommes nécessaires au paiement des intérêts et au remboursement du capital des emprunts, et qui peuvent être considérées comme des dépenses exceptionnelles. Cette modalité de l'emprunt fut de nouveau employée par la suite, notamment en 1820, pour la création du bassin Becquet.

Pour pourvoir aux dépenses nécessaires à l'accomplissement des projets de 1861, on se procura les fonds en les prélevant simplement sur le budget des travaux publics, procédé qui présenta l'inconvénient de provoquer des demandes impérieuses des représentants de tous les ports avides de profiter, dans la plus large mesure possible, de largesses dont ils ne supportaient eux-mêmes les frais que pour une faible part. C'est aussi sur le budget de l'Etat que devaient

plus tard être prélevées les sommes nécessaires a la réalisation du plan Freycinet, modalité imposée par l'importance de la somme nécessaire et l'utilité réellement nationale des travaux envisagés.

En 1868, pour activer les travaux, la ville fut autorisée à faire à l'Etat une avance gagée sur un droit de tonnage, procédé qui a l'avantage de procurer des ressources importantes sans causer en apparence une grande gêne aux contribuables qui les fournissent ; mais c'était dans une certaine mesure diminuer les avantages procurés au port par la liberté douanière, et gêner son développement en alourdissant les charges qui pesaient sur les manufactures par l'accroissement des frais de transport. Ce procédé possède tous les avantages et tous les inconvénients des impôts indirects.

Après la guerre de 1870, on recourut à des avances qui furent consenties par le Conseil général du Nord et par la Compagnie des Chemins de Fer du Nord.

Somme toute, tous les moyens financiers possibles furent employés pour se procurer les ressources croissantes nécessaires à l'entretien et à l'agrandissement du port. Celui-ci se développant sans cesse, les dépenses ne purent jamais en fait être considérées comme exceptionnelles, et le procédé de l'emprunt, qui ne se justifie que pour couvrir de telles dépenses et des dépenses qu'il faut accomplir sans retard quitte à trouver dans les années à suivre l'argent nécessaire à leur amortissement, dut être abandonné. Les taxes susceptibles d'augmenter le coût des opérations commerciales parurent aussi devoir être repoussées, et

en définitive on se rejeta, les derniers temps, sur le budget de l'Etat, seul capable de fournir périodiquement des sommes très importantes.

CHAPITRE IV

Les obstacles au Développement du Port.

Le seul exposé de l'histoire du port de Dunkerque, de l'origine à 1878, si bref qu'il ait été, a suffi pour donner une idée des obstacles innombrables qui ont dû être surmontés. Peu de ports ont réussi à occuper un rang primordial au prix de tant de difficultés et de telles vicissitudes auraient pu cent fois décourager les habitants.

Tout d'abord, géographiquement, la situation était beaucoup moins favorable qu'à l'heure actuelle. Sans doute, la rade naturelle fermée par les bancs de Flandre a toujours été un atout précieux, mais si sûre qu'elle fut, elle ne constituait pourtant pas un abri suffisant pour les petits navires ; il fallait un véritable port ; et si les ports de sable sont les plus faciles à creuser, ils sont aussi les plus difficiles à entretenir ; il fallait sans cesse se préoccuper d'approfondir le chenal, et on ne disposait pas des procédés de dragage utilisés aujourd'hui et qui permettent de faire rapidement un tel travail. Il fallait recourir aux chasses d'eau, moyen bien primitif et qui n'était pas sans inconvénient, puisque les matières enlevées du fond du chenal étaient seulement reportées un peu au-delà et constituaient ce « banc

de port » qui a toujours beaucoup préoccupé les Dunkerquois. S'il y avait des circonstances favorables quant à la rade, il n'y en avait donc pas quant au port, bien au contraire, et c'était un terrible handicap en face des ports naturels, établis dans les embouchures des rivières ou au fond des criques bien abritées qui étaient fréquemment assez grandes pour recevoir les petits navires qu'on utilisait alors.

Quiconque connaît cette côte de Flandre sait que le sable est un terrible ennemi ; les dunes mouvantes se déplacent rapidement, et on trouve des paysages changés d'une année à l'autre ; plus d'un village a disparu au cours de ces derniers siècles, et cette invasion implacable a été l'un des pires obstacles à la réalisation des plus beaux projets dans cette région, au moins à l'époque où on ne disposait pas des moyens de s'en défendre aussi aisément qu'aujourd'hui.

De plus, l'arrière-pays ne présentait pas les mêmes avantages que maintenant ; sans doute, au moyen-âge, les villes de Flandre ont connu une très grande prospérité, et Dunkerque en a profité dans une large mesure, mais cette prospérité a été surtout favorable aux ports des Provinces-Unies. C'est en effet vers le Nord que les voies d'eau permettent d'écouler les marchandises le plus facilement, et vers le Nord, Anvers, établi bien à l'abri dans l'Escaut, en eau profonde et calme, possédait un avantage inestimable sur Dunkerque. La construction de tout un réseau de canaux a un peu modifié cette situation aujourd'hui.

D'ailleurs, cette prospérité flamande fut sans cesse

compromise par les multiples guerres qui se sont succédé dans cette contrée. La ville même de Dunkerque a sans cesse changé de maîtres jusqu'au jour où, rachetée aux Anglais par Louis XIV, elle est devenue définitivement française.

Malgré les circonstances fâcheuses dans lesquelles devaient travailler ses marins et ses négociants, leurs efforts aboutissaient à d'assez brillants résultats qui n'étaient pas sans provoquer les inquiétudes et les jalousies des voisins, Anglais et Hollandais, ce qui explique qu'après chaque guerre malheureuse, l'une des principales préoccupations de nos ennemis était de prescrire dans les traités des mesures susceptibles d'achever la ruine que venait de provoquer la campagne militaire. Les Anglais eurent même, après la guerre de Sept Ans, un commissaire établi à Dunkerque pour surveiller les travaux et empêcher qu'on fit rien qui put améliorer l'état du port. On a vu que ce commissaire ne fut d'ailleurs pas aussi gênant qu'on aurait pu le craindre, parce qu'il n'aurait pu remplir sa mission qu'en faisant autant de tort à ses compatriotes qu'aux Français ; ses protestations furent la plupart du temps de pure forme. Néanmoins, sa présence et surtout les engagements pris dans les traités de paix empêchèrent presque toujours, sous l'ancienne monarchie, qu'on entreprit les grands travaux qui auraient été nécessaires, et même, on dut, en maintes circonstances, détruire ceux qui avaient été laborieusement achevés pendant la période de paix qui avait précédé.

D'autre part, il arrivait que la concurrence, que

se faisaient entre eux les ports français, favorisait la concurrence étrangère. C'est ainsi que la ville de Marseille ayant le monopole du commerce du Levant, toute marchandise en provenant et arrivant directement dans un port français devait y payer un droit de 20 0/0 de sa valeur au profit du port de Marseille. Les vaisseaux de Dunkerque qui travaillaient avec le Levant devaient donc « envoyer leur retour en Hollande où presque tout était consumé en frais, en commission et en change ». Ainsi, d'après un mémoire de la Chambre de Commerce en 1701, les Hollandais emportaient tout le fruit du commerce que la région flamande faisait avec le Levant.

Il faut reconnaître que si les événements militaires eurent la plupart du temps pour Dunkerque des conséquences désastreuses, il n'en fut pas toujours ainsi.

C'est en effet sa situation stratégique importante qui fut l'une des principales raisons de la sollicitude que les pouvoirs publics montrèrent en maintes circonstances à son égard. Elle fut la cause de l'acharnement de nos ennemis à la détruire et en même temps la cause de notre opiniâtreté à la reconstruire et à la fortifier.

Pour les armées qui firent la guerre dans les Flandres, Dunkerque était un port de ravitaillement d'une importance vitale, et l'on sait que les principales batailles des guerres de l'Ancien Régime furent livrées dans cette région à nos ennemis traditionnels, les Espagnols, les Autrichiens et les Anglais. Cette situation n'avait pas échappé à Louis XIV et c'est sur-

tout pour cela qu'il a tenu à rattacher la ville à la France dès que cela a été possible et qu'il a montré le plus grand souci à en faire une magnifique citadelle.

C'est aussi la guerre qui a procuré à la Ville de Dunkerque les profits qu'elle a retirés de la course et de la fraude des smugglers. Il faut constater par ailleurs que ce ne furent pas les campagnes victorieuses qui furent les plus fructueuses, et que nos désastres de 1870, en particulier, enrichirent bien des familles. Dunkerque fut le grenier du général Faidherbe et son dépôt d'armes et de munitions. Le ravitaillement de ses soldats nécessita des convois considérables de navires chargés de tout ce qui peut être nécessaire à une armée en campagne et le mouvement du port dut à cette circonstance une recrudescence d'activité.

Au milieu de ces éléments contradictoires, les uns favorables et les autres désastreux, il apparaît que c'est surtout à l'énergie farouche et à la patience opiniâtre de ses habitants que Dunkerque doit de s'être hissé au-dessus des autres ports du nord de la France. Il leur a fallu une véritable foi dans l'avenir pour ne pas se laisser décourager par les revers qui réduisaient à néant en quelques instants les fruits de longues années de travail et d'efforts. Cette foi a surmonté tous les obstacles.

L'intrépidité des marins a surmonté tous les périls. Ils ont été un véritable fléau pour le commerce anglais et hollandais, par leur loyale concurrence en temps de paix comme par leurs innombrables prises en temps de guerre. Leur courage a été à la hauteur

de la patience de leurs compatriotes de la terre ferme. Cette force d'âme dont tous ont fait preuve a été leur meilleure arme et c'est leur honneur de devoir surtout à eux-mêmes la richesse qu'ils ont si bien gagnée.

DEUXIÈME PARTIE

Dunkerque dans le présent.

De 1878 à nos jours.

CHAPITRE PREMIER

Les Installations du Port et les Liaisons avec l'Intérieur.

C'est M. de Freycinet qui fit de Dunkerque un grand port moderne. Grâce à lui, la loi du 31 Juillet 1879 accorda un crédit de 50 millions pour entreprendre les travaux nécessaires. La Chambre de Commerce avait décidé, dans sa séance du 12 Juillet, de dénommer Bassin de Freycinet l'ensemble des aménagements du nouveau port. Le Bassin de Freycinet constitua un réservoir unique relié au groupe des anciens bassins de Dunkerque par une écluse simple ; pour augmenter la longueur des quais, il fut divisé en 4 darses par 3 môles distants entre eux de 100 mètres et mesurant eux-mêmes 100 mètres de largeur. Le second de ces môles fut prolongé plus loin que les autres, ce qui permit de l'employer comme point d'appui pour l'une des extrémités d'un pont tournant sur pivot, dont l'autre bout repose sur le terre-plein du port d'échouage ; il partagea en deux sections un vaste bassin d'évolution établi en avant des darses. Celles des darses qui portent les numéros 1 et 2 furent reliées par un embranchement canalisé avec le réseau des voies navigables de l'intérieur.

D'après les projets de 1878, une partie des faces est et sud du Bassin des Chasses devait être occupée par cinq formes de radoub de dimensions diverses. Par suite de l'absorption de ce bassin par le Bassin de Freycinet, elles furent réduites à quatre et creu-

sées dans le terre-plein qui sépare le Bassin de Freycinet de l'avant-port. Les deux premières, longues de 109 mètres et larges de 14 mètres, s'ouvrirent d'un côté sur la partie nord du bassin d'évolution et de l'autre sur le chenal. La troisième, longue de 84 mètres seulement, ne fut dotée que d'une issue sur le bassin. La quatrième, longue de 190 mètres et large de 21 mètres, eut un débouché sur la partie sud du bassin d'évolution et un sur le chenal. Ajoutées à un gril et à un ponton de carénage, les formes de radoub dotèrent le port de Dunkerque de l'outillage nécessaire à la facile réparation des navires. Les aménagements furent encore complétés par un slip way, ou appareil pour le hissement à terre des navires de moyen tonnage.

Dans les conditions indiquées par cette sommaire description, le Bassin et les darses de Freycinet présentèrent une superficie d'eau de 31 hectares, une longueur de quais de 5.096 mètres, avec une superficie de 48 hectares de terre-pleins.

Malgré son importance, le Bassin de Freycinet ne constituait pas la totalité des ouvrages prévus par la loi du 31 Juillet 1879. Outre le groupe de l'Ouest, seul réalisé, la loi prévoyait à l'est du chenal, dans les terrains laissés libres par le recul des fortifications, une série de bassins et d'arrière-bassins reliés l'un à l'autre et rattachés au réseau des voies navigables de l'intérieur. Ils devaient être spécialement disposés pour recevoir les navires chargés de matières dangereuses ou inflammables.

L'issue du port n'étant plus proportionnée à l'éten-

due des bassins et devenant insuffisante, on a dû construire l'écluse du Nord et l'écluse de l'Ouest et élargir le chenal.

Les travaux prévus par la loi du 31 juillet 1879 n'étaient pas encore terminés que déjà leur insuffisance s'était fait sentir ; le trafic devenait chaque jour plus intense, et il était indéniable que les besoins étaient de beaucoup supérieurs aux moyens dont on disposait. En 1880, le tonnage de jauge atteignait 1.651.896 tonneaux pour 1.319.020 tonnes de marchandises ; cinq ans plus tard, ces chiffres devenaient respectivement 2.134.711 tonneaux de jauge, et 1.688.484 tonnes de marchandises. En 1891, la jauge passait à 3.180.311 tonneaux et les marchandises atteignaient 2.609.958 tonnes.

Devant de pareils résultats, la Chambre de Commerce dut de nouveau attirer l'attention des pouvoirs publics, et elle mit à l'étude tout un programme d'agrandissement dont l'ensemble dépassait de beaucoup tout ce qui avait été conçu jusqu'alors.

Agréé en principe par le Conseil Supérieur des Ponts et Chaussées, ce programme prévoyait un développement progressif du port à mesure que les besoins s'en feraient sentir, chaque étape devant être subordonnée au vote préalable d'une loi spéciale.

Ce projet reçut un commencement d'exécution, 1° en vertu de la loi du 2 décembre 1903, qui autorisa le déplacement vers l'ouest d'une partie des fortifications et le prolongement des darses 3 et 4, ainsi que le déplacement du canal de dérivation des eaux de l'Ouest, et 2° par la loi du 5 février 1910, en

vertu de laquelle fut autorisée la construction de la darse 5, achevée et livrée au commerce dans le courant de l'année 1915, malgré les bombardements incessants dont le port eut à souffrir.

L'exutoire des Waeteringues qui, primitivement, devait être ouvert à l'ouest du port et qui, par cela même, devait fatalement un jour entraver de nouveau son extension, a, par décision ministérielle du 23 septembre 1918, été reporté définitivement à l'est. L'achèvement préalable de cet ouvrage était indispensable avant que l'on puisse entreprendre l'exécution des travaux prévus par la loi du 22 octobre 1919 qui a fixé le programme d'extension du port pour une très longue période, exception faite toutefois pour la gare maritime dont les travaux activement poussés seront vite terminés.

Il ne suffit pas d'avoir de nombreux et vastes bassins munis de quais et de postes d'accostage, il faut encore que ces postes soient eux-mêmes pourvus de tout l'outillage nécessaire à la manutention rapide des marchandises à embarquer ou à débarquer. Il faut que des voies ferrées soient établies sur les quais pour permettre l'arrivée du matériel roulant tout à proximité des cargos et, par suite, rendre aussi rapides et aussi peu coûteuses que possible les opérations de transbordement de wagon en navire ou, inversement, de navire en wagon.

Il est nécessaire en outre d'édifier sur les terre-pleins des entrepôts, magasins ou hangars pour la mise en dépôt provisoire des cargaisons qui sont en attente de réexpédition.

La concession d'un outillage public au port de Dunkerque fut accordée à la Chambre de Commerce par le décret du 28 août 1888 ; très restreint à l'époque, cet outillage s'est considérablement développé dans la suite, en raison de l'importance toujours plus grande que le port n'a cessé d'acquérir depuis lors.

Il comprend actuellement des appareils de manutention divers, parmi lesquels : 1° des grues roulantes sur quai, au nombre de 120 environ, la plupart munies de bennes automatiques ; 2° des ponts transbordeurs pour la manutention des matières pondéreuses, un convoyeur et un silo ; 3° des grues flottantes ; 4° des aspirateurs à grains ; 5° quatre formes de radoub ; 6° un grill de carénage ; 7° un slip way ; de plus des services de sauvetage et d'incendie, d'éclairage électrique des quais, terre-pleins et magasins, des hangars, des entrepôts, des barrages flottants pour l'isolement des navires chargés de marchandises inflammables.

En plus de cet outillage public, on trouve encore à Dunkerque un service de remorquage assuré par une société particulière, une cinquantaine de grues appartenant à des maisons de place, un entrepôt frigorifique et des chantiers de construction et de réparation de navires.

Les grues réparties sur les différents quais circulent sur des chemins de roulement et sont actionnées, les unes par l'énergie électrique, les autres par la force hydraulique. Leur puissance respective varie de 1.500 à 10.000 kilogrammes. Les grues hydrauliques, les plus anciennes, sont au nombre de 41 ; l'eau sous

pression est fournie directement par deux usines situées à proximité des bassins. Les grues électriques sont de types différents. Parmi ces appareils, il y a lieu de signaler ceux qui ont été fournis à la Chambre de Commerce par la Société des Appareils de Levage, et qui comprennent des grues à crochet de 1.500 kilos et des grues à bennes automatiques de 3.500 kilos.

Les portiques sur lesquels sont montées les grues de 1.500 kilos ont une hauteur de 8 mètres sous poutre et 12 m. 50 de portée.

Les grues à bennes automatiques sont montées sur de grands portiques de 8 mètres de hauteur et 21 m. 50 de portée. Grâce à leur disposition spéciale, ces appareils peuvent être groupés et utilisés simultanément pour le déchargement d'un même navire, et c'est dans ce but que le service technique de la Chambre de Commerce en a réuni un nombre très important au quai Freycinet 10 où ils sont couramment employés au déchargement et à la mise en wagons des cargaisons de navires chargés de marchandises diverses.

Pour la manutention des matières pondéreuses, telles que houilles, cokes, minerais, etc..., la Chambre de Commerce a acquis quatre ponts transbordeurs qui peuvent débarquer une moyenne de 100 tonnes de charbon à l'heure, soit 400 tonnes pour l'ensemble des appareils ; chacun d'eux enjambe trois voies ferrées. Ils sont complétés par des convoyeurs établis à l'arrière des engins et destinés au transport du charbon jusque dans le silo ; ce dernier, pourvu d'une couverture métallique, est du type à soute suspendue

et muni, à la partie inférieure de la soute, de neuf trappes de vidange avec tous les accessoires nécessaires pour déverser le contenu dans les wagons.

En dehors de ces appareils exclusivement destinés au déchargement des navires, il en existe d'autres qui circulent sur les quais et pénètrent jusque dans les hangars et dans les entrepôts, pour la plupart des grues automobiles.

Les grues flottantes sont également nombreuses à Dunkerque ; la Chambre de Commerce en possède deux, l'une d'une puissance de 10 tonnes, l'autre d'une puissance de 40 tonnes. Cette dernière, plus ancienne, est actionnée par une machine à vapeur, et est toujours employée pour l'embarquement des lourdes pièces de machines expédiées par nos ateliers de construction du nord de la France ; il n'est pas rare également que des colis lourds devant normalement être expédiés par d'autres ports, soient détournés sur Dunkerque pour pouvoir y être embarqués au moyen de la grue de 40 tonnes. Son emploi étant très coûteux, on utilise la grue de 10 tonnes toutes les fois que cela est possible.

Parmi tous les engins de manutention que possède la Chambre de Commerce, les plus remarquables par leur perfectionnement mécanique sont les élévateurs à grains ; autrefois, le déchargement se faisait au panier, travail désespérément lent et pénible. Aujourd'hui, sans aucun effort fatigant, le déchargement est accompli avec une rapidité merveilleuse : les aspirateurs, non seulement peuvent transborder en vrac les céréales ou les graines oléagi-

neuses, mais en même temps ils ventilent le grain, et au besoin le pèsent, le mettent en sac et le livrent soit à quai en wagon ou en camion, soit en magasin au rez-de-chaussée ou à l'étage. La poussière elle-même peut au besoin être livrée ensachée à part ou réincorporée à la masse du grain si le réceptionnaire le désire.

Le besoin d'entrepôts et de magasins se fait sentir dans tous les ports par la nécessité de constituer des stocks au profit des usines de l'arrière-pays et par les difficultés de livraison des cargaisons apportées par les grands navires et qui n'appartiennent pas tout entières au même destinataire. Mais cette nécessité est plus grande encore qu'ailleurs à Dunkerque, port de transit, c'est-à-dire lieu de passage vers lequel affluent en grande quantité les marchandises destinées à l'exportation aussi bien que celles qui nous viennent du dehors.

Le nombre des magasins et hangars appartenant à la Chambre de Commerce et utilisés par le public est de 28, et ils couvrent une superficie totale voisine de 83.000 mètres carrés ; l'un d'eux, nommé hangar Léon Herbart, est spécialement réservé aux matières textiles ; il couvre à lui seul une surface de 32.500 mètres carrés.

Des voies ferrées sont établies de chaque côté des hangars, et des transporteurs mobiles à courroies et des gerbeuses mécaniques facilitent le travail de manutention.

Trois entrepôts existent à Dunkerque : un entrepôt des laines, un entrepôt réel des sucres, un entrepôt réel des douanes.

Par son voisinage du centre manufacturier de Lille, Roubaix, Tourcoing, Dunkerque est devenu le principal port français d'importation des laines. Cette situation a frappé la Chambre de Commerce qui a fait construire sur la partie centrale du môle II un immense entrepôt de 4.500 mètres carrés pouvant contenir 17.000 balles de laines. Le système des warrants peut être appliqué aux marchandises en dépôt.

L'entrepôt réel des sucres a été également construit à la demande de la Chambre de Commerce ; il se compose de deux vastes bâtiments édifiés parallèlement aux quais, à l'extrémité sud du môle I des bassins Freycinet. Chacun d'eux peut contenir 230.000 sacs de sucre de 100 kilogrammes, soit une capacité totale de 46.000 tonnes pour l'ensemble de l'entrepôt. Comme pour les laines, le système des warrants est appliqué et la Chambre de Commerce délivre à tout déposant qui en fait la demande un récépissé warrant transmissible par voie d'endossement. Elle se charge en outre de l'assurance obligatoire de la marchandise. L'entrepôt réel des douanes a été construit en annexe de l'établissement central occupé par la Chambre de Commerce ; il comprend quatre magasins et couvre une superficie supérieure à 4.000 mètres carrés.

Parallèlement à l'œuvre d'aménagement du port s'est poursuivie l'œuvre de jonction avec le réseau navigable et le réseau ferré du Nord de la France. Les deux modes de locomotion ont largement contribué à la conquête de l'arrière-pays.

Les péniches attendent leur tour de chargement

ou de déchargement dans 3 bassins : le bassin de l'île Jeanty, le canal de jonction et le canal Maryck. Les écluses relient ces bassins avec le port maritime et permettent aux péniches de se rendre à côté du navire dont elles doivent recueillir les cargaisons.

Avant d'entreprendre l'étude de la navigation intérieure, il convient de noter que la zone desservie par eau se limite souvent à Cambrai, Denain, Valenciennes, Saint-Amand, Douai, Pont à Vendin, Lille, Saint-Omer et Armentières, car plusieurs obstacles nuisent au développement de ce trafic, tout d'abord le faible tirant d'eau imposé par le peu de profondeur des canaux, et aussi les dimensions trop réduites des écluses ; de plus, la lenteur des péniches qui ne parcourent guère plus de 15 ou 20 kilomètres par jour constitue un inconvénient sérieux.

Le canal de l'île Jeanty, qui relie le port maritime au réseau fluvial, permet de rejoindre celui-ci par l'intermédiaire d'un ensemble de canaux qui comporte une artère centrale, le canal de Bergues, aux extrémités de laquelle aboutissent au nord-ouest le canal de Bourbourg et le canal de Furnes, et au sud-est le canal de la Haute-Colme et le canal de la Basse-Colme.

Le canal de Bourbourg et celui de la Haute-Colme rejoignent l'Aa canalisée, et, par l'intermédiaire du canal de Neufosse, les péniches entrent dans la circulation générale du bassin houiller.

Mais c'est certainement à la voie ferrée, concédée au chemin de fer du Nord, et qui met Dunkerque en communication, par Lille, avec les au-delà vers l'Est,

par Béthune avec la région minière et Paris, par Calais et Boulogne avec le littoral, et enfin par Furnes avec la Belgique, que le grand port du Nord de la France doit la plus grande partie de son expansion. Le chemin de fer enlève en effet 85,5 0/0 des marchandises importées et il apporte 72,4 0/0 de celles destinées à l'exportation.

En 1914, la Compagnie du Nord avait doté le port de plus de 82 kilomètres de voies dont 69 sur les quais et leurs dépendances qui forment la gare de Dunkerque Local pour les voyageurs et les marchandises en grande et petite vitesse, les gares locales et de triage de Coudekerque et la gare de Dunkerque-Maritime.

Pendant la guerre, la Compagnie a adjoint à son réseau ferré un deuxième groupe de formation à Coudekerque-Triage et a installé de nouvelles voies sur le môle IV et les « Freycinet » X et XI lors de l'agrandissement de la darse 4 et de la création de la darse 5.

Après la guerre, il a fallu établir un nouveau faisceau de 13 voies sur le « Freycinet XI » et créer une nouvelle gare de triage et de formation en plein port, à Dunkerque-Dunes, qui a été mise en service le 28 juillet 1925.

Cette dernière gare comporte 22 voies de triage et 6 voies de débranchement, nombre susceptible d'être facilement augmenté, car cette première étape fait partie d'un programme d'avenir.

L'emplacement même de la gare des Dunes, à proximité du faisceau des quais Freycinet et de la

gare maritime rend l'exploitation bien plus facile en évitant les allées et venues de rames entre Dunkerque-Port et Coudekerque-Triage. Le développement des voies de toute nature desservant le port se trouve ainsi porté à 150 kilomètres, dont 72 sur les quais mêmes ; le mouvement des wagons atteint par jour le chiffre de 4.000 à 5.000.

C'est là un résultat frappant de la largeur de vues qui n'a cessé d'animer l'administration des Chemins de Fer du Nord et les membres de la Chambre de Commerce de Dunkerque, dont la collaboration étroite et l'esprit de prévoyance ont permis de réaliser dans un but commun, une œuvre qui vaudra les plus grands profits et assurera les plus grands avantages tant au chemin de fer qu'au port lui-même, et à toute la région industrielle qui constitue un arrière-pays d'une activité incomparable.

CHAPITRE II

Caractères du Trafic du Port de Dunkerque.

Pour comprendre exactement le rôle dévolu au port de Dunkerque, il faut avant toute chose étudier la région dont il est en quelque sorte la porte naturelle. C'est elle qui est la cause de l'activité du mouvement maritime, ce sont ses besoins qui donnent au trafic son caractère. Cette région comprend les départements du Nord, du Pas-de-Calais, de l'Aisne, des Ardennes, et enfin la France de l'Est.

Le bassin Lille-Roubaix-Tourcoing constitue notre

plus grand centre manufacturier ; il occupe plus de 150.000 ouvriers, et c'est une fortune incomparable pour Dunkerque de se trouver à portée d'un tel foyer d'activité.

Les industries textiles y tiennent, de loin, le premier rang, occupant outre les faubourgs immédiats des trois grandes villes, ceux de Valenciennes, de Cambrai et d'Armentières. On y travaille surtout la laine et le coton, mais également toutes les fibres, jute, chanvre ou lin.

L'industrie du coton est relativement récente, et ce n'est guère qu'à l'apparition de la machine à vapeur que les usines qui le travaillaient se sont développées réellement. Actuellement on compte un nombre considérable d'entreprises qui vivent de cette branche d'industrie ; un outillage parfaitement moderne, et encore remis au point après la guerre, permet d'assurer la production dans des conditions parfaites qui ont valu à cette région une réputation qui dépasse nos frontières et lui permet de garder une clientèle extrêmement étendue. Quelques chiffres peuvent donner une idée de l'importance que les filatures de coton ont prise. On compte, pour le seul centre Lille-Roubaix-Tourcoing, plus de 400.000 broches, conduites par 25.000 ouvriers.

Les filatures de laine occupent d'ailleurs une population de travailleurs presque aussi considérable que celle du coton, puisqu'on estime à 15.000 environ le nombre des ouvriers employés dans les usines, conduisant 1.200 peigneuses et près de 1.200.000 broches. C'est là, pour Dunkerque, la source d'un trafic pres-

que aussi important que les importations de coton, car le troupeau français est absolument insuffisant pour fournir les quantités de laine nécessaires ; il ne compte plus même que pour une fraction tout-à-fait insignifiante ; l'élevage du mouton est l'élevage des pays pauvres, et il tend à disparaître dans nos contrées ; le nôtre est réduit actuellement à 12 millions de têtes, le troupeau anglais est devenu presque aussi squelettique, et les troupeaux hollandais et allemand ont beaucoup diminué également. Cette raréfaction de la matière première coïncidant avec une formidable extension industrielle, il a fallu recourir de plus en plus, et dans des proportions considérables, aux laines d'importation. Il a fallu s'approvisionner en Amérique du Sud (au Brésil et en Argentine, notamment), en Australie et dans l'Afrique du Nord. Ces difficultés d'approvisionnement sont devenues si graves que la plupart des firmes ont dû constituer des services spéciaux qui sont établis sur place, dans les pays lointains, où ils traitent sur les marchés pour leur maison ; l'industrie, et même la très grosse industrie ayant gardé un caractère un peu familial dans cette région, grâce aux familles nombreuses qui y vivent, il n'est pas rare qu'un ou plusieurs fils d'un industriel s'expatrient et s'occupent, en Australie, par exemple, d'assurer l'expédition à l'usine paternelle de la laine qui lui est nécessaire.

On peut constater pour le lin le même phénomène que pour la laine, bien que l'évolution ait été moins rapide et moins accentuée. La fibre est encore cultivée dans nos départements du Nord, des Ardennes

et de l'Aisne, d'une façon assez intensive, et en particulier près de la frontière belge ; c'est, en quelque sorte, une des cultures traditionnelles de la région ; elle remonte aux plus anciens temps et pendant longtemps a suffi aux besoins de l'industrie ; mais il est pourtant devenu nécessaire de faire appel aux lins étrangers, et notamment aux lins russes, ce qui constitue encore une source de trafic intéressante pour le port de Dunkerque.

Contrairement à la plupart des autres filatures, les filatures de chanvre sont pour notre port la cause d'un mouvement d'exportation plus que d'importation. Les exportations ayant repris après la guerre plus lentement que les importations, comme il était naturel puisqu'il s'agissait d'une région où tout était à reconstituer, l'industrie du chanvre a fort peu compté dans le chiffre du trafic d'après guerre de Dunkerque.

On conçoit que les filatures ne soient la cause que d'un faible courant d'exportation, puisqu'il s'imposait évidemment aux industriels de tisser eux-mêmes des étoffes avec les fils qu'ils fabriquaient. Cependant, l'industrie du tissage est concentrée dans cette région d'une façon moins complète que celle de la filature ; elle comprend les deux tiers des métiers mécaniques existant en France.

L'année 1825, qui vit l'invention du métier mécanique, marque une date particulièrement importante ; la production augmenta rapidement dans une proportion énorme, et ce qui, auparavant, n'était qu'un travail familial ne dépassant guère les besoins de la

maison, devint l'objet d'une des industries les plus soumises aux nécessités d'un machinisme développé à l'extrême. Il s'est produit rapidement une très nette spécialisation.

En effet, on constate que Lille ne se consacre guère qu'au tissage de la toile. Roubaix, au contraire, a acquis une place de tout premier ordre dans le tissage des étoffes mélangées, soie, fil, coton et laine. Roubaix est d'ailleurs, depuis toujours, la ville du tissage ; c'est un travail que ses habitants se sont transmis de génération en génération, et qui, en 1920, malgré une diminution d'un quart sur la production de 1913, a fait vivre 25.000 ouvriers. Les fabricants de Tourcoing, eux aussi, ont été animés de cette même ardeur, se sont spécialisés dans le tissage des tapisseries et produisent en particulier des tapis semblables aux plus beaux tapis d'Orient. Leur production atteint les 3/4 de la production de tapis de la France.

La prospérité de cette région ne s'explique pas seulement par les qualités traditionnelles de sa population ; elle s'explique aussi par une série de circonstances favorables et, en premier lieu, l'existence du principal bassin houiller que nous ayons en France. Ce bassin nous fournit toutes les catégories de charbons, depuis les charbons anthraciteux jusqu'aux charbons comprenant une grande proportion de matières volatiles. Ils sont donc bons à tous les usages industriels ; malheureusement, les couches sont assez profondes et certains puits atteignent près de 1.000 mètres, ce qui rend l'extraction assez coûteuse et difficile. La production s'élevait en 1913 à 27 millions de

tonnes. Les principales compagnies sont : la Compagnie d'Anzin, la Compagnie d'Aniche, celle de Lens et celle de Béthune.

Malgré l'exploitation intensive grâce à laquelle on est parvenu à obtenir un rendement aussi parfait que possible dans des conditions souvent défectueuses, notre production de houille est très insuffisante et nous sommes obligés de faire appel, dans une large mesure, au charbon anglais. La production anglaise, atteignant 300 millions de tonnes en 1913, dépassait les besoins de la Grande-Bretagne, et était consommée sur toutes nos côtes, dans toute la région du Nord et jusqu'à Paris ; le charbon belge était utilisé également dans le Nord et le charbon allemand dans l'Est. Les actes de vandalisme des Allemands ont diminué considérablement notre extraction pour les années qui ont suivi la guerre, au point qu'en 1919, la production totale pour le Nord et le Pas-de-Calais ne dépassait pas 800.000 tonnes. Mais la réparation des puits et la reconstitution d'un outillage très moderne, ont permis depuis d'atteindre à nouveau les chiffres d'avant-guerre.

Si la présence d'un bassin houiller est favorable au développement de toutes les industries, il en est une qui s'y trouve plus directement intéressée que toutes les autres, c'est l'industrie sidérurgique.

Celle-ci n'est pas aussi localisée que l'industrie textile ; elle est représentée à Lille et à Roubaix, mais pour une assez faible part seulement, et les usines se sont réparties sur tout le département du Nord et celui du Pas-de-Calais, en particulier dans les régions

de Maubeuge, Valenciennes et Douai, c'est-à-dire à proximité immédiate de la houille.

Toutes les branches de la métallurgie sont largement représentées, fonderies, aciéries, ateliers de construction mécanique et de travail des métaux. Toutes les phases de la fabrication sont exécutées sur place, et quand ce n'est pas la même firme qui possède les hauts-fourneaux, les fours et les ateliers de construction, ce sont des sociétés liées entre elles par des contrats qui établissent l'intégration, ou concentration verticale, dans la plus forte mesure possible.

Cette industrie est la source d'un mouvement considérable pour le port de Dunkerque. Le Nord ne possède pas de minerais, et s'il fait appel à nos gisements de fer de Lorraine, il doit également faire appel aux minerais de Suède et d'Espagne. De plus, les usines du Nord ont acquis une réputation mondiale pour la construction mécanique, et se sont créés une clientèle sur tous les marchés du monde ; c'est là un des principaux éléments du mouvement d'exportation de Dunkerque, et la grande grue flottante de 40 tonnes n'a guère d'autre raison d'être que de servir à l'embarquement des lourdes pièces fabriquées dans les ateliers du Nord et du Pas-de-Calais.

Après les industries textile et métallurgique, il convient de citer les industries chimiques. Elles s'imposaient évidemment dans une telle région par tous les besoins qu'elles permettent de satisfaire. Tout d'abord, elles produisent les engrais nécessaires à l'agriculture, et dont celle-ci fait une consommation grandissante au fur et à mesure qu'elle devient de

plus en plus intensive et que ses procédés se perfectionnent. En dehors même de cette raison d'être, les industries chimiques ne pouvaient que se développer brillamment dans un centre manufacturier où elles étaient nécessaires à toutes les autres branches de l'activité industrielle ; l'acide sulfurique est utilisé pour ainsi dire dans toutes les usines et surtout les usines textiles et métallurgiques et les verreries. Ce sont souvent d'ailleurs des verreries qui le fabriquent, notamment la Société des Verreries et Glaces d'Aniche.

Le Nord ne possédant pas les matières premières nécessaires à sa fabrication, il est l'occasion d'un mouvement d'importations assez actif pour le port de Dunkerque ; les besoins du pays sont tels que les exportations sont pour ainsi dire nulles sur ce point.

L'acide azotique est également utilisé dans une large mesure par toutes les industries, et la découverte de gisements de nitrate de soude en Amérique du Sud a été le point de départ d'un développement rapide des usines qui s'adonnent à la fabrication de cet acide. Les importations de nitrate par Dunkerque atteignaient avant la guerre 200.000 tonnes par an. Contrairement à ce qui se passe pour l'acide sulfurique, les besoins du pays n'absorbent pas toute la fabrication, et un dixième de l'acide produit est exporté. C'est un des rares éléments susceptible de constituer pour les navires arrivant à Dunkerque un frêt de retour intéressant. Le reste est absorbé par les autres branches de l'industrie chimique et par l'agriculture.

La fabrication du sulfate de soude sert à alimenter les distilleries de grains et les teintureries ; les superphosphates sont utilisés par l'agriculture ainsi que tous les engrais composés tels que les sulfates de fer et les sulfates de cuivre. On rencontre aussi des fabriques d'huile de colza et d'huile de lin. L'huile de colza est destinée à l'éclairage et au graissage du matériel roulant, l'huile de lin est employée pour la fabrication des vernis et des couleurs et également pour le démoulage des noyaux de fonderie, et le sera aussi longtemps qu'on ne sera pas parvenu à la remplacer complètement dans cet usage par des huiles minérales moins chères. Ces deux dernières productions sont alimentées par des graines importées surtout d'Extrême-Orient, la culture locale n'étant pas en mesure d'en fournir la quantité nécessaire.

Il est impossible de parler d'industries chimiques sans citer les Etablissements Kulhmann, qui ont maintenant des usines dans toute la France, et qui ont construit leurs premières installations dans la région lilloise. Aujourd'hui, ils entraînent dans leur sillage presque toutes les affaires similaires ou connexes et exercent sur l'industrie française tout entière une influence de premier ordre ; ils contrôlent un grand nombre de firmes, s'adonnent à toutes les branches de leur industrie avec un égal succès, et leur puissance financière est au niveau de leur puissance industrielle.

Pour être complet, il convient de citer également dans la région du Nord un certain nombre d'indus-

tries de moindre importance, mais qui sont pourtant la source d'une assez grande activité, bonneteries, manufactures de caoutchouc, raffineries de pétrole, savonneries, tanneries surtout, papeteries et cartonneries. En 1913, les tanneries occupaient plus de 5.000 ouvriers et leur production dépassait le quart de la production française.

La région de l'Est de la France, avec d'autres caractères, d'autres richesses et d'autres besoins, a également obtenu un développement industriel remarquable et tout à fait susceptible de créer des courants commerciaux dont le port de Dunkerque pourra profiter de plus en plus, à mesure que l'amélioration des voies de communication lui donnera avantage sur les ports belges, hollandais et allemands.

Le retour de l'Alsace à la France a donné à notre sous-sol les mines de potasse les plus riches de l'Europe ; les nouvelles conditions économiques dans lesquelles elles se sont trouvées leur ont été très favorables et l'extraction de sels bruts qui, sous le régime allemand, n'avait jamais dépassé 350.000 tonnes par an, s'est élevée à 1.326.727 tonnes en 1922. Cet accroissement a été dû surtout aux progrès de l'agriculture qui emploie de plus en plus les sels de potasse, notamment de l'agriculture française qui peut les obtenir maintenant à bon compte, n'étant séparée des gisements par aucune barrière douanière. En Allemagne, avant la guerre, les firmes d'Alsace ne trouvaient pas les mêmes avantages du fait de la concurrence des mines allemandes. Celles-ci sont d'ailleurs encore maintenant des rivales dangereuses, bien que l'ère du

mark déprécié, qui leur a été très favorable jusque vers 1922, soit maintenant disparue.

Il est compréhensible que cette situation donne au port de Dunkerque un élément de trafic qui n'existait pour ainsi dire pas avant la guerre. En 1913, 11 tonnes de potasse d'Alsace ont été exportées par Dunkerque. Ces chiffres montent à 100 tonnes en 1919, 145 tonnes en 1921 et 167 tonnes en 1922. Elles ont atteint de nouveau par la suite 150 tonnes environ, et ce chiffre semble devoir rester stationnaire jusqu'au moment où l'amélioration de nos canaux permettra de joindre notre port à moins de frais et donnera à nos usines une voie d'écoulement de leurs produits moins coûteuse que celle du Rhin. Un tel frêt de retour serait précieux pour les navires, remplissant le même rôle que l'acide nitrique fabriqué par les firmes du Nord, et il faut espérer qu'il contribuera bientôt largement à l'extension du mouvement du port.

Si le retour de l'Alsace nous a apporté des gisements de potasse, le retour de la Lorraine nous a apporté des gisements de minerai de fer qui complètent ceux que nous avions auparavant, c'est-à-dire ceux de Longwy, de Nancy et de Briey. Ces bassins produisaient ensemble avant la guerre 15 millions de tonnes ; le bassin de Lorraine, qui n'est complètement exploité que depuis peu, va donner dans quelques années 25 millions de tonnes à lui seul. C'est donc un enrichissement considérable et la perspective d'un magnifique développement pour les industries métallurgiques du Nord et de l'Est.

A l'heure actuelle, l'industrie française est loin d'absorber tout le minerai de fer que nous extrayons; de puissants courants d'exportation se sont déjà créés, et l'on peut penser que leur importance s'accroîtra, car le gisement est un des plus riches d'Europe, et les autres gisements, celui de Bilbao, par exemple, tendent à s'épuiser. De plus en plus, les métallurgistes des différents pays devront utiliser le minerai français. Il est impossible de penser que l'industrie française puisse de longtemps absorber à elle seule les 75 millions de tonnes que le bassin pourra fournir annuellement dans une cinquantaine d'années peut-être.

Actuellement, beaucoup de firmes sont mal outillées pour utiliser les minerais phosphoreux et ce fait, joint aux frais de transport, explique que l'exportation du fer lorrain compte pour si peu de chose dans les exportations du port de Dunkerque : 2.000 tonnes par an depuis 1923. Nul doute que cette situation ne change rapidement du tout au tout, et que pour cette branche de production, comme pour les autres, notre grand port du Nord ne devienne le point de passage obligé de courants commerciaux tous les ans plus importants. Ainsi, une fois encore, il sera la cause de la plus grande prospérité d'une exploitation dont lui-même tirera de grands profits.

Si l'arrière-pays du port de Dunkerque, compris dans un sens large, est la principale source de son trafic, il ne faut pas en déduire qu'il ne travaille pas pour les besoins de la ville elle-même et de la région immédiatement voisine. Il s'est établi en effet à Dun-

kerque, grâce surtout justement à l'existence du port, de nombreux établissements industriels situés dans la circonscription même de la Chambre de Commerce. Plus les frais de transport s'élèvent et plus il devient avantageux de transformer la matière première dans le voisinage immédiat du lieu de réception. Quand ce lieu est un port de mer, cet avantage se double par la facilité d'exportation des produits fabriqués. Les mines de houille étant voisines, le charbon peut être acquis à bon compte, ce qui constitue un nouvel avantage.

Si jamais Dunkerque était appelée à reconquérir une partie de ses privilèges de jadis sous forme de zone franche maritime, nul doute que l'industrie n'y soit appelée à un grand développement.

On sait que Dunkerque a été le berceau de l'industrie textile et que c'est dans cette ville que M. David Dickson établit la première filature pourvue de métiers mécaniques qui fut installée en France. Depuis elles se sont multipliées ; on en compte une dizaine dans le seul arrondissement de Dunkerque, qui emploient plus de 6.000 ouvriers (femmes et enfants en majorité). Elles travaillèrent en 1913 plus de 40.000 tonnes de jute.

Pour le lin indigène, 12 rouissages-taillages mécaniques sont installés dans la région, où ce procédé tend à se substituer aux anciens modes de fabrication qui utilisaient l'eau de rivière de façon plus ou moins empirique.

On rencontre également des filatures et des tissages de coton et de chanvre.

En ce qui concerne l'industrie métallurgique, elle est représentée dans la ville ou ses environs immédiats par 43 établissements qui vont du simple atelier de chaudronnerie à l'usine dotée de fours Martin, de fours à coke, de hauts fourneaux et de laminoirs ; on trouve des fonderies de fer et de cuivre, des aciéries, des forges, des fabriques de ressorts, des ateliers de constructions navales.

Une mention particulière est due aux Ateliers et Chantiers de France qui sont venus, depuis 1900, combler une lacune et contribuer à l'essor de la métallurgie. De tout temps Dunkerque eut ses chantiers, dont la production était renommée. Mais la substitution de la vapeur à la voile entraînant celle de la tôle au bois pour la fabrication des coques, les voua à une décadence certaine.

Les Chantiers de France vinrent s'installer dans les terrains situés à l'est de l'avant-port où leurs ateliers et leurs six cales de construction occupent une surface de 160.000 mètres carrés. Sur ces cales sont montés des navires ayant jusqu'à 175 mètres de longueur. Ils y sont achevés et lancés avec leurs chaudières allumées, de manière à pouvoir prendre la mer immédiatement. Les ateliers sont pourvus de l'outillage le plus moderne, y compris des ponts roulants capables de véhiculer des pièces de 70 tonnes.

En dehors de la construction et des réparations maritimes, la Société se livre encore à la confection des wagons-citernes, à celle du matériel des chemins de fer et des charpentes métalliques.

Quelques chiffres témoignent de l'importance

croissante des industries qui touchent à l'alimentation. 138 brasseries fabriquent une bière légère, destinée à la consommation locale, qui n'offre aucun élément à l'exportation maritime. Les céréales sont travaillées par quatre minoteries, 40 petits moulins à vapeur et 87 moulins à vent. Comme des vestiges du passé, ces derniers disparaissent peu à peu. La capacité totale d'absorption des divers moulins est de 50.000 tonnes de blé par an.

Deux chocolateries ont été créées récemment, ainsi qu'une biscuiterie. Quatre usines, spécialisées dans le concassage des pois, accusent une production globale de 4.000 tonnes.

Soixante-deux établissements s'adonnent à la fabrication de la chicorée en poudre, industrie qui fit son apparition dans la région il y a à peine un demi-siècle. Jusqu'à présent, leur production n'est pas d'un grand rendement au point de vue exportation.

Sur les 32.000 tonnes de riz que l'Indochine envoie à Dunkerque annuellement, la grande Rizerie Dunkerquoise en traite 3.000. Elle ajoute, à cette production, 15.000 tonnes de maïs.

La Compagnie Générale d'Alimentation s'occupe depuis 1912 de la fabrication des conserves de légumes et surtout de celle des petits pois de la région, dont la qualité est renommée. Ceci d'ailleurs n'exclut pas la mise en boîte des poissons, harengs et maquereaux en particulier. Elle fabrique elle-même ses boîtes avec un outillage qui permet d'atteindre le chiffre de 50.000 par jour.

Les Huileries et Savonneries Georges Lesieur et ses Fils, créées à Coudekerque-Branche et à Cappelle en 1908 et 1909 peuvent être considérées comme les plus importantes de France pour la fabrication des huiles végétales, comestibles et industrielles, ainsi que des savons de ménage. Elles reçoivent de leurs comptoirs sénégalais les graines d'arachide importées directement par chargements complets. Elles trient également toutes les graines oléagineuses (à l'exception des olives), dont elles introduisent chaque année de grands chargements.

A l'exportation, cette firme figure avec de très importantes sorties d'huiles ainsi que de tourteaux, quand le ministère de l'Agriculture veut bien ne pas y mettre obstacle.

Il faut signaler également des malteries, des distilleries de betteraves, des raffineries de sel, aussi des raffineries de soufre et de pétrole ; parmi ces dernières, la Société Générale des Huiles de Pétrole, qui possède à Dunkerque un établissement considérable, peut être considérée comme une des plus puissantes affaires françaises.

Il convient de ne pas oublier des fabriques d'engrais, de couleurs, des usines à gaz et d'électricité, ainsi que des ateliers de pressage mécanique de paille, des cartonneries, des briqueteries et tuileries mécaniques et à la main, des tanneries, corroiries, des fabriques de chaussures, des scieries mécaniques, carrosseries, fabriques de meubles d'art, ébénisteries, etc...

Si actives que soient toutes ces branches d'indus-

trie établies à proximité même du port de Dunkerque, il n'est pas moins vrai que leur importance est tout à fait négligeable auprès de celle des puissants groupes manufacturiers du Nord et de l'Est de la France. Aussi, c'est surtout grâce à ces derniers que le mouvement du port s'est développé comme il l'a fait. Il doit donc être considéré beaucoup plus comme un port régional que comme un point de départ ou de destination pour les marchandises qui constituent l'essentiel de son trafic.

Dunkerque est avant tout un point de passage, un vaste magasin où les marchandises sont débarquées des navires pour être chargées dans les péniches ou sur les wagons, et inversement. Il est vrai que cette remarque peut être également faite pour tous les ports ou à peu près ; cependant, elle s'applique plus spécialement à Dunkerque du fait de la disproportion énorme existant entre le mouvement des marchandises destinées à la ville même ou à ses environs immédiats, et celui des produits destinés à l'arrière-pays un peu éloigné.

Ce caractère a été accentué considérablement par les avantages que l'on peut retirer de la perfection de l'outillage du port et de la rapidité de manutention des marchandises. Les navires sont attirés par la perspective de la dispatch dont ils ne manqueront pas de bénéficier, alors qu'en se rendant dans d'autres ports, tel même que Le Havre, par exemple, ils risquent de devoir supporter des surestaries. Bien des produits qui devraient normalement être exportés par d'autres voies sont expédiés par Dunkerque à

cause de la facilité et de la sûreté d'embarquement que procurent les appareils de levage très modernes dont la Chambre de Commerce est concessionnaire. Beaucoup de firmes métallurgiques exportent les pièces les plus lourdes parmi celles qu'elles fabriquent, par notre grand port du Nord, parce que l'emploi de la grue flottante de 40 tonnes leur assure un chargement plus aisé que les appareils dont disposent nos autres ports. Dunkerque se trouve donc amené à jouer son rôle de port de transit au profit même de régions qui devraient normalement utiliser un autre établissement maritime.

Le tableau suivant, qui groupe des exemples pris au hasard et portant chacun sur une matière différente, démontre que la rapidité des déchargements est une réalité courante à Dunkerque.

NAVIRES	TONNAGES	CARGAISONS	DURÉE
Tremere	6.322 balles	Laines	9 heures
Gelgrant	7.000 tonnes	Céréales et laines	41 »
Totherhill	600 »	Charbon	9 »
Breconian	6.400 »	Manganèse	32 »
Plum Branch	4.000 »	Nitrates	48 »
Oakfield	6.452 »	Blés en vrac	32 »
Tricentral	3.000 »	Pétroles	17 »

Ces exemples, qui n'ont rien d'exceptionnel, montrent notamment qu'à Dunkerque la vitesse atteinte par le déchargement des houilles dépasse 65 tonnes à l'heure et que le déchargement des laines se fait approximativement à la vitesse horaire de 700 balles. Les avantages que donne cette rapidité véritablement surprenante compensent, et bien au-delà, le prix légèrement plus élevé de la main-d'œuvre dunkerquoise,

et l'économie réalisée dans les manœuvres de manutention est bien une cause efficace du détournement du trafic d'autres ports. Le caractère de port de transit de Dunkerque s'en trouve accentué, d'autant plus que les communications ferroviaires permettent ce détournement sans grande aggravation des frais de transport.

Les conditions économiques de la région qu'il dessert font également de Dunkerque un port d'importation beaucoup plus qu'un port d'exportation.

En effet, le sol français n'est pas en mesure de procurer aux manufactures les produits dont elles ont besoin, exception faite pour le minerai de fer et la potasse. L'examen de la situation industrielle de l'arrière-pays du port a montré combien impérieuse était cette nécessité d'importer les laines, le jute, le lin, le coton, le charbon même, les nitrates, le blé et d'une façon générale tout ce qui doit être transformé dans nos usines du Nord et de l'Est et une grande partie de ce qui doit être consommé.

Grâce à sa grande activité, l'industrie de cette région absorbe à peu près toutes les matières premières dont elle dispose sur place, et ne laisse rien à l'exportation ; hormis les gisements de minerai de fer et de potasse, aucun des produits du sol français ne compte dans le chiffre des exportations du port de Dunkerque.

En ce qui concerne les produits manufacturés eux-mêmes, le marché français s'ouvre très largement aux firmes du Nord et de l'Est, du fait qu'elles constituent à elles seules le groupement manufac-

turier le plus important dont nous disposons. Elles parviennent donc à écouler la plus grande partie de leurs produits sans avoir besoin de recourir à l'exportation. Dans un pays comme le nôtre, dont le développement industriel est somme toute assez peu avancé dans l'ensemble, eu égard à l'état économique de pays comme l'Angleterre et l'Allemagne, il n'est pas surprenant que le marché national présente des débouchés suffisants dans la plupart des cas pour absorber la plus grande partie de la production de nos usines. Ceci est d'autant plus vrai pour celles du Nord et de l'Est qu'elles produisent à bon compte, étant extrêmement puissantes, possédant un outillage de premier ordre et un personnel administratif et technique d'une haute compétence. Elles se trouvent dans la situation avantageuse de la grosse industrie la plus perfectionnée, obtiennent une production intensive et des prix de revient peu élevés, et peuvent sur ce point lutter avantageusement avec les firmes les mieux organisées de nos concurrents étrangers quels qu'ils soient, et même de ceux chez qui un développement industriel exceptionnel a permis la construction d'établissements d'une puissance remarquable. La concentration très accentuée et la perfection technique de nos entreprises permettent, malgré leur assez faible nombre pour l'ensemble du territoire, de produire dans des conditions aussi avantageuses que possible, là au moins où le voisinage d'un port, comme celui de Dunkerque, précisément, permet un approvisionnement facile et peu coûteux de tous les produits nécessaires aux usines.

En résumé, le port de Dunkerque est essentiellement un port de transit à l'importation, et il semble que cette situation soit durable. Il faudra encore de longues années avant que notre production manufacturière soit susceptible de produire un excédent capable de constituer pour les navires le frêt de retour qui leur fait défaut. Et, de plus en plus, ce même développement industriel utilisera complètement les matières premières dont le sol français est malheureusement assez peu riche.

CHAPITRE III

Dunkerque et les Ports voisins.

1° Rapports de Dunkerque avec les autres Ports français.

Dunkerque a donc une activité nettement spécialisée ; c'est une circonstance heureuse que dans notre France du Nord se soient trouvés trois ports qui ont pu se partager les missions à remplir sans se concurrencer directement, chacun d'eux s'étant nettement cantonné dans un effort particulier. Ni Calais, ni Boulogne ne sont un obstacle au développement de Dunkerque. Chacun de ces trois ports a son champ d'action personnel qui tend à se resserrer de plus en plus et à donner une homogénéité toujours plus grande à son trafic propre. Dunkerque retient dans son influence toute la France septentrionale industrielle par sa seule situation géographique, et la

France de l'Est par le réseau des canaux et des voies ferrées qui se prête moins bien au transport des marchandises vers Calais et bien mal vers Boulogne. Si Dunkerque voit l'essentiel de son trafic constitué par des marchandises, Calais est surtout un port de voyageurs et Boulogne un port de pêche et d'escale.

Calais se trouve à peu près dans les mêmes conditions géologiques que son puissant voisin du Nord. Il a rencontré au cours de son histoire les mêmes difficultés, il a eu les mêmes vicissitudes à surmonter et les mêmes obstacles à vaincre. Plus proche des côtes anglaises, il a plus souffert que lui de l'hostilité de nos alliés d'aujourd'hui.

On a souvent pensé que l'établissement maritime de Calais faisait double emploi avec celui de Dunkerque. Il est en effet situé au cœur même de son arrière-pays, sur le même passage très fréquenté du Pas-de-Calais, et relié par chemins de fer et par canaux à toute la Flandre maritime. Mais sa proximité des côtes britanniques l'a poussé à étendre surtout son activité dans le sens des relations franco-anglaises, et à négliger le trafic général. La perspective de profits faciles l'a conduit aussi à négliger les travaux coûteux qui ne sont pas immédiatement productifs ; pendant longtemps l'outillage a été réduit à fort peu de choses ; le réseau de voies ferrées très insuffisant et les communications précaires avec les voies d'eau de l'intérieur n'ont rien ajouté à la valeur du port et ne lui ont pas permis de s'imposer comme port de transit pour l'arrière-pays. De plus, une disposition tout à fait fâcheuse du bassin de retenue dont

les eaux devaient, par des chasses appropriées, entretenir la profondeur du chenal et celle de la passe extérieure, n'a jamais permis de l'utiliser à l'époque des crues ; en sorte que, pendant plusieurs mois chaque année, le port s'est trouvé ensablé sans qu'on puisse rien faire pour y porter remède. Enfin, au début du XX^e siècle, on se décida à apporter à l'aménagement du port les nombreuses améliorations qui étaient nécessaires pour lui permettre de répondre aux besoins de la navigation moderne ; mais les courants commerciaux établis en faveur de Dunkerque ne pouvaient plus être détournés, et Calais devait renoncer, définitivement semble-t-il, à concurrencer son rival sur ce point. Son outillage et ses bassins, d'ailleurs, bien que modernisés, sont encore très loin à l'heure actuelle d'être au niveau de ceux de Dunkerque, et il serait radicalement impossible de décharger à Calais des cargaisons aussi considérables qu'à Dunkerque dans des conditions de rapidité comparables. L'infériorité des moyens mis à la disposition des navires a empêché le développement du trafic, et c'est maintenant l'insuffisance même de ce trafic qui s'oppose à ce que l'on puisse songer à entreprendre là aussi les travaux grandioses qui ont fait de Dunkerque un grand port. Actuellement même, le port pourrait assurer un trafic de beaucoup supérieur à celui qu'il enregistre chaque année et c'est avec une impression pénible qu'on voit tant de grues, en particulier, rester inutilisées sur les quais.

Toutefois, si le trafic des marchandises du port de Calais n'est absolument pas comparable à celui du

port de Dunkerque, il n'est pas pour cela négligeable. Les statistiques de la Chambre de Commerce indiquent pour 1926 un mouvement de 650.000 tonnes. Sur ce chiffre, comme pour Dunkerque, et bien plus encore que pour Dunkerque, l'importance essentielle doit être accordée aux importations qui atteignent près de 550.000 tonnes dont environ 500.000 d'origine britannique. Il n'est pas surprenant que la France du Nord et de l'Est qui trouve peu de produits à exporter par Dunkerque, n'en trouve pour ainsi dire plus du tout à exporter par Calais.

Il faut noter qu'en ce qui concerne les importations, il est des produits pour lesquels Calais semble spécialisé et garde nettement le premier rang ; c'est ainsi qu'il est incontestablement notre premier port d'importation pour les bois de Suède, de Norvège et de Finlande. Il avait perdu sa suprématie au profit de Dunkerque au milieu du siècle dernier et l'a maintenant reconquise. Le bois, acheté par des négociants de la ville même, est revendu par eux aux entrepreneurs de la région flamande ; leurs représentants parcourent toute la France du Nord et leur activité est un des éléments notables de la prospérité de cette région.

L'importance de Calais comme port de voyageurs, au contraire de ce qui se passe pour les marchandises, le place au premier rang de nos ports du Nord à ce point de vue ; ici, la progression a été rapide : en 1814, 27.600 voyageurs seulement traversèrent le détroit, de Calais à Douvres ; actuellement, la moyenne annuelle est de 400.000 environ. Cet accrois-

sement a été dû surtout aux efforts de la Compagnie des Chemins de Fer du Nord qui s'est efforcée d'établir des services rapides et commodes entre Paris et Calais et ont fait pour ainsi dire une promenade de ce voyage ; avec le « Pulmann Flèche d'Or », le trajet est accompli en un peu plus de trois heures.

Le transport des dépêches au départ de Calais fut aussi de tout temps très actif ; il est échangé annuellement, entre la France et l'Angleterre, plus de 400.000 dépêches, et la malle des Indes transitant par Calais emporte également chaque année 200.000 dépêches.

Calais fut jadis un port de pêche très important, mais dès le début du siècle dernier, ses marins renoncèrent peu à peu à ce métier ; actuellement, ils ne ramènent plus guère chaque année que deux à trois mille tonnes de poissons, et le seul Bassin du Petit Paradis suffit à abriter les quelque cent petits chalutiers ou barques de pêche qui subsistent. Le premier rang est passé, et de loin, à Boulogne qui peut être actuellement considéré comme le premier port de pêche français.

Ce dernier port doit cette situation pour une bonne part au fait qu'il est admirablement desservi par voie ferrée. De nombreuses voies à profil facile et à grand débit le relie à Paris, à Bruxelles, aux villes d'Allemagne et de l'Est de la France, et à la Suisse, situation particulièrement favorable pour le transport des denrées périssables telles que le poisson ; l'absence de canal pour le relier aux voies navigables de l'intérieur, obstacle au mouvement des marchan-

disés qui empruntent les voies économiques de préférence, n'en est pas un pour le poisson qui ne peut utiliser que les voies rapides.

Maintenant que la pêche est industrialisée, que les grands chalutiers, partant pour plusieurs jours, ramènent dans leurs cales à chaque retour au port des quantités considérables de poissons, le marché local est incapable d'absorber le produit de la pêche; il faut l'écouler dans les grandes villes de l'intérieur, où l'ampleur du marché permet d'ailleurs de conserver des prix à peu près réguliers et donne aux pêcheurs l'assurance que leur poisson sera vendu à un cours sensiblement stable. C'est ce qui explique la richesse des mareyeurs de Boulogne et les difficultés auxquelles se heurtent ceux de Douarnenez, par exemple, qui, écoulant leur poisson dans la région pour la plus grande partie, sont soumis aux aléas d'un marché irrégulier. Quand le poisson est peu abondant, sa vente ne permet pas de couvrir les frais; quand il est abondant, le prix s'avilit considérablement.

C'est grâce à cette situation particulière que Boulogne est le premier port de pêche de France, et le deuxième du monde après Grimsby, sur l'Humber.

Boulogne est aussi, comme Calais, un port de voyageurs; là encore, le réseau ferré est la principale cause de son développement. Pour aller à Londres, si beaucoup de voyageurs préfèrent passer par Calais parce que la traversée est moins longue, nombreux sont ceux qui s'embarquent par Boulogne pour gagner du temps sur l'ensemble du parcours. De plus,

Boulogne, grâce à sa rade artificielle, vaste et profonde, est le deuxième port d'escale de France ; tous les navires des compagnies de navigation allemandes et hollandaises, et une partie de ceux des compagnies anglaises, s'arrêtent à Boulogne.

Sur ce point, la guerre a provoqué un ralentissement net d'activité ; les compagnies allemandes, qui possédaient les navires les plus grands et les plus nombreux, les ont perdus pour la plupart, et ils appartiennent maintenant à des compagnies anglaises ou américaines qui passent par Le Havre, Cherbourg ou Southampton. Les autres navires ont tendance également à désertir Boulogne comme port d'escale au profit de Cherbourg où les droits de péage sont moins élevés.

Le chiffre des voyageurs transportés, de 106.485 en 1895, atteignait en 1913 512.277 dont 481.940 pour l'Angleterre et 30.337 pour l'Amérique et l'Afrique.

Le transit des voyageurs et la pêche ne sont d'ailleurs pas les seuls éléments du mouvement du port ; il faut y ajouter l'exportation des produits expédiés par les industriels de la ville et de la région immédiate et l'importation de ceux nécessaires au fonctionnement de leurs fabriques et de leurs usines, en particulier le charbon anglais, puisque le manque de canaux empêche le charbon français de parvenir jusque-là.

Le tonnage des navires entrés et sortis passait de 1.603.900 tonnes en 1895 à 7.260.686 tonnes en 1913 pour 6.648 navires, dont 222.900 pour le cabotage en France, 4.164.915 pour le cabotage interna-

tional, 2.798.250 tonneaux pour le long cours. Ces chiffres ne comprennent pas le tonnage de jauge des bateaux de pêche qui porterait à plus de 8 millions de tonneaux celui de 1913.

Au cours de la même année, le nombre de colis manutentionnés pour le seul trafic du détroit fut élevé à 10 millions.

Le tonnage des marchandises embarquées et débarquées donnait 701.000 tonnes en 1904 et 988.000 tonnes en 1913. Avec celui de la pêche, ce dernier chiffre montait à 1.272.770 tonnes.

Ce tableau rapide montre que l'activité du port de Boulogne se déploie dans un tout autre domaine que celui du port de Dunkerque et ne peut lui porter aucun préjudice. Le transport des marchandises ne représente qu'un très faible élément du mouvement général des navires, et là, il ne s'agit plus du tout d'importer les matières premières nécessaires à l'arrière-pays ou d'exporter ses ressources ou ses produits manufacturés ; il ne s'agit que d'assurer la vie de l'industrie locale. Le manque de voie d'eau défend à Boulogne toute intervention dans la vie industrielle de l'intérieur, et toutes les entreprises locales, du fait même qu'elles sont, elles aussi, isolées de la région nord et est de la France, ont recours au port de Boulogne ; les voies ferrées, assurant des communications rapides, sans doute, mais coûteuses, ne permettent pas de lutter avec Dunkerque, d'autant plus que ce dernier port, en plus des canaux, est lié également à l'arrière-pays par des voies ferrées parfaitement établies, et se trouve moins loin des grands centres manufacturiers.

Ce n'est pas que la Chambre de Commerce de Boulogne n'ait pas fait un effort considérable pour doter le port de bassins vastes et profonds et d'un outillage moderne ; le port s'est trouvé suffisamment bien aménagé pour constituer pendant la guerre une base parfaite pour l'armée anglaise ; les plus grands transports ont pu débarquer des milliers d'hommes sans difficulté sérieuse. Le bassin à flot et le grand bassin sont bordés de quais couverts d'appareils de levage de toutes sortes, de grues des plus récents modèles ; de nombreux hangars ont également été construits et les voies ferrées judicieusement établies permettent de décharger directement les cargaisons des navires dans les wagons ; mais tous ces efforts n'ont pas réussi à ramener à Boulogne des navires qui n'ont pas de raison d'y venir, et c'est comme à Calais, un spectacle lamentable qui se présente à la vue quand on parcourt les quais au milieu de tous ces appareils inutilisés.

Le total des dépenses faites pour l'aménagement du port de Boulogne, de 1814 à 1913, s'est élevé à 68.700.000 francs pour les travaux et à 3.123.000 francs pour l'outillage ; comparés aux résultats, ces chiffres font naturellement penser que le plus grand discernement n'a pas toujours présidé à la répartition des crédits destinés à l'aménagement des ports et qu'il aurait mieux valu réserver au port de Dunkerque, susceptible d'en tirer profit, des ressources qui furent dépensées presque en pure perte à Boulogne, comme d'ailleurs à Calais.

Les autres ports français jouent un rôle très peu

important dans l'approvisionnement de l'arrière-pays du port de Dunkerque. Marseille qui reçoit des laines d'Orient, de Bagdad et d'Australie, en envoie un peu à Roubaix et à Tourcoing. Les industriels du nord font venir aussi, dans une assez faible mesure, des laines de Buenos-Ayres, du Maroc et d'Espagne par Bordeaux, des laines de la Plata et du coton par Le Havre ; mais, de plus en plus, Dunkerque monopolise les marchandises qui leur sont destinées, et le moment est proche où ce port sera le seul à approvisionner nos manufactures du Nord et de l'Est.

*2° Concurrence faite au Port de Dunkerque
par Anvers et Gand.*

Si les ports français contrarient peu le développement de l'établissement maritime de Dunkerque, ce qui n'est un avantage au point de vue national que par les profits résultant d'une bonne division du travail, il n'en est malheureusement pas de même des ports belges, de Gand et surtout d'Anvers.

Ce n'est pas sans une certaine amertume que les Dunkerquois se souviennent que la première impulsion donnée au port d'Anvers le fut par la France. En effet, quand Napoléon I^{er} eut reporté nos frontières jusqu'en Hollande, il pensa pouvoir tirer du port de l'Escaut un grand parti contre l'Angleterre. Il était incontestable que de tous nos ports du Nord celui-là était plus indiqué que n'importe quel autre pour concurrencer les ports anglais, et ne voulant pas disperser inutilement ses efforts, l'Empereur s'appliqua surtout à favoriser le développement de

celui dont il attendait le plus. C'est ainsi que Dunkerque se trouva fort négligé, et, considéré comme secondaire tant qu'Anvers fut français, ne trouva pas auprès du gouvernement impérial l'aide que lui avaient apportée les autres régimes.

L'effort considérable de Napoléon I^{er} eut vite pour résultat de drainer vers Anvers une partie des courants commerciaux qui reliaient auparavant Dunkerque à l'Artois et à la Picardie. L'Escaut permettait d'ailleurs un transport économique des marchandises et l'action des pouvoirs publics se faisait sentir justement dans le sens que les conditions physiques et géographiques tendaient à imposer.

Mais après 1814, l'importance de Dunkerque, redevenu notre principal port du Nord, apparut de nouveau. Celui d'Anvers perdu, il fallut le remplacer. Il devenait d'intérêt national d'apporter au port de Dunkerque l'aide qu'on ne lui avait pas ménagée autrefois. Les circonstances d'ailleurs favorisaient cette renaissance, car, en dehors de toute considération d'ordre national, la seule existence des barrières douanières établies entre la France et la Belgique suffisait à empêcher les industriels et les négociants du nord de la France de faire venir les marchandises qui leur étaient nécessaires ou d'exporter leurs produits par une voie devenue onéreuse. La zone industrielle du nord ne pouvait absolument pas se passer d'un port régional et de nouveau Dunkerque se trouvait le point de passage tout indiqué pour les courants commerciaux chaque année plus importants, qui se manifestaient dans cette région.

D'ailleurs, le développement économique ne se réalisait pas uniquement dans l'ordre industriel, mais aussi dans l'agriculture. Pendant longtemps, celle-ci avait pu rester dans un presque complet isolement, suffisant elle-même à ses besoins, n'important rien, et consommant sa production sur place ou l'envoyant dans le reste de la France. Au début du XIX^e siècle, au contraire, certaines cultures industrielles ont été développées dans une très forte mesure ; notamment, la production du sucre de betteraves a dépassé de beaucoup les besoins de la consommation nationale, et il a fallu en exporter des quantités importantes. A l'inverse, la généralisation de la culture intensive a obligé les cultivateurs à importer les nitrates du Chili pour l'amendement des terres. On a aussi commencé à faire venir des tourteaux de coton pour l'alimentation du bétail.

Ces raisons expliquent que la supériorité d'Anvers sur Dunkerque se soit trouvée quelque peu diminuée à cette époque, et ceci d'autant plus que Dunkerque a été le seul port à profiter d'un tel état de choses. Ni Boulogne, ni Calais, moins bien placés, moins bien aménagés, moins bien reliés à l'arrière-pays, ne tirèrent aucun avantage de cette situation nouvelle.

Cependant, Anvers trouva en dehors de la Flandre française de nombreuses régions fort prospères qui rencontrèrent en lui le port leur assurant dans des conditions particulièrement favorables l'écoulement de leurs produits et l'approvisionnement de leurs usines. D'ailleurs, de nombreuses améliorations furent encore accomplies, et les travaux faits sur

l'ordre de Napoléon I^{er} n'ont constitué qu'une première étape des agrandissements et des perfectionnements qui devaient faire par la suite d'Anvers l'un des premiers ports de l'Europe. C'est grâce à cette persévérance dans l'effort, aidé par un ensemble de circonstances exceptionnellement favorables, que le tonnage du grand port belge s'accrut, surtout à partir du milieu du XIX^e siècle, avec un rythme accéléré. Dès cette époque, il entraînait et sortait annuellement 240.000 tonnes de marchandises, chiffre supérieur de plus de 50 0/0 à celui de Dunkerque.

Cet avantage ne fit que s'accroître d'année en année. En approfondissant et en régularisant le cours de l'Escaut, on permit à des navires de fort tonnage de pénétrer jusque dans le port, et l'on vit le trafic du port d'Anvers atteindre 150 0/0 de celui du port de Dunkerque à la veille de la guerre de 1870, et 430 0/0 au début du XX^e siècle. A cette époque, Anvers accaparait, à la lettre, les importations destinées à nos propres industries du nord et de l'est. Les barrières douanières étaient tout à fait incapables d'assurer au port français un avantage quelconque, et Anvers était devenu le véritable port du Nord de la France.

Depuis, la situation s'est beaucoup améliorée, et elle est infiniment moins grave aujourd'hui. Les canaux et les voies ferrées ont été multipliés et améliorés, l'outillage du port a été complété et perfectionné, et les industriels ont repris dans une certaine mesure l'habitude de faire venir leurs matières premières par Dunkerque. Cependant, Anvers conserve

encore une notable avance et continue à détourner à son profit une forte partie du commerce de la région d'Alsace et de Lorraine, des Ardennes, et même du Nord et de l'Aisne. Avant la guerre, la dérivation de trafic était évaluée à 250.000 tonnes pour les importations et à 200.000 tonnes pour les exportations.

C'est que de nombreuses raisons militent en faveur du port belge.

Tout d'abord un avantage incontestable résulte pour lui de la plus faible distance, comparée à celle de Dunkerque, qui le sépare de tout le pays situé à l'est du département du Nord, à partir de Maubeuge et des régions industrielles de Briey, de Longwy et de Nancy. Briey, par exemple, situé à 398 kilomètres de Dunkerque, est seulement à 313 kilomètres d'Anvers; par voies d'eau, Mézières, distant de 456 kilomètres de Dunkerque, est à 388 kilomètres d'Anvers. Une différence presque aussi sensible apparaît pour Nancy, situé à 671 kilomètres de Dunkerque et à 588 kilomètres d'Anvers.

A cette supériorité s'ajoute un avantage d'ordre géographique.

Il est certain que les ports destinés à être surtout des ports d'escale pour les grands paquebots doivent se trouver placés tout près de la mer libre, et offrir aux navires des rades très vastes et très profondes où ils peuvent venir s'abriter, embarquer et débarquer leurs passagers sans perdre de temps par des manœuvres longues et délicates et sans être détournés de leur parcours par la nécessité de pénétrer dans un estuaire. Tel est le cas de Cherbourg, par exemple.

Mais il n'en est pas du tout de même des ports dont l'activité essentielle résulte du mouvement des marchandises. Pour eux, l'essentiel est au contraire de se trouver le plus possible à l'intérieur des terres, à condition, bien entendu, de posséder tout de même une voie d'accès facile vers la mer ; il n'est pas besoin pour les cargos d'un chenal aussi profond que pour les paquebots, et si, pour les voyageurs, il importe que la plus grande partie des trajets soit accomplie par chemin de fer, moyen rapide, il importe au contraire pour les marchandises que le plus long trajet soit réalisé par voie d'eau, voie économique. C'est le cas d'Anvers, placé au fond d'un large estuaire, comme c'est le cas de Brême, d'Hambourg, de Nantes ou de Bordeaux. A Dunkerque, rien de tel.

De plus, la construction même du port met Dunkerque dans une situation désavantageuse vis-à-vis d'Anvers ; la profondeur et la largeur de l'Escaut permettent l'arrivée de gros navires que notre port peut difficilement recevoir à cause de l'étroitesse et du peu de profondeur de son chenal et de ses écluses. Cette infériorité est d'autant plus fâcheuse qu'elle entraîne un renchérissement du frêt. Le prix du transport par gros navires est naturellement beaucoup moins élevé que par petits navires, les dépenses de charbon, les frais d'entretien, les salaires de l'équipage n'étant pas proportionnels au tonnage, loin de là.

D'ailleurs, une autre circonstance tend encore à rendre le frêt plus coûteux à Dunkerque qu'à Anvers. C'est que Dunkerque est presque uniquement un port d'importation ; les navires ne trouvent donc pas sur

place de frêt de retour et doivent repartir à moitié vides pour aller remplir leurs soutes dans les ports anglais, dans les ports charbonniers en particulier. A Anvers, au contraire, les entrées et les sorties de marchandises s'équilibrent à peu de chose près, et les armateurs peuvent exiger un frêt unitaire moindre, puisque les marchandises n'ont pas à payer, en plus de leur transport réel, le coût du retour du cargo sur lest.

Le taux élevé du frêt à Dunkerque est encore aggravé par le fait que les frais de port y sont très élevés. La Chambre de Commerce, concessionnaire de l'outillage, doit supporter pour son entretien de très lourdes charges ; elle est obligée également presque à chaque fois que des travaux sont entrepris, d'avancer à l'Etat le montant des concours financiers consentis par lui, pour permettre un achèvement plus rapide des améliorations prévues. Un port dont le développement n'est possible qu'à condition que de nouveaux bassins soient sans cesse creusés et approfondis coûte nécessairement plus cher aux navires qu'un port naturel dont l'entretien et l'extension demandent peu de frais. De plus, les droits que perçoit l'Etat lui-même, notamment pour les longs courriers qui viennent faire escale, sont incomparablement plus lourds que ceux perçus à l'étranger ; un paquebot qui paie à Dunkerque 3 fr. 28 par tonneau de jauge, ne paie que 0 fr. 50 à Anvers, 0,36 à Rotterdam, 0 fr. 21 à Hambourg.

Enfin, il est certain que les lignes de navigation beaucoup plus nombreuses à Anvers qu'à Dunkerque

donnent un gros avantage au port belge ; les départs sont plus fréquents ; les frais de magasinage sont moins élevés et les transports de marchandises plus rapides que par les lignes qui ne peuvent faire partir leurs navires qu'à des intervalles assez éloignés. Ici encore, le succès appelle le succès, et c'est l'intensité du trafic qui, permettant un excellent rendement, se trouve par là même le meilleur auxiliaire pour son propre développement.

Si Anvers est, parmi les ports étrangers, le concurrent le plus redoutable pour Dunkerque, dans son rôle de port régional, il n'est pas le seul. La concurrence de Gand, infiniment moins dangereuse, sans doute, est loin d'être négligeable. Gand possède, en effet, beaucoup des avantages économiques de son voisin de l'est. Il est aussi bien relié que lui à l'arrière-pays. Mais il ne jouit pas de la situation géographique privilégiée des ports possédant une issue facile vers la mer libre bien que situés au cœur même de l'arrière-pays, au fond de l'estuaire d'un fleuve. Pour lui donner le même développement qu'à Anvers, il faudrait engager des dépenses infiniment plus considérables, accomplir des travaux beaucoup plus importants, et c'est à juste raison que les Belges ont préféré porter leur effort, surtout sur celui de leurs ports qui présentait naturellement le plus d'avantages.

La concurrence de Gand, qui détournait déjà avant 1914 une partie relativement importante du trafic de la région du nord et de l'est de la France au préjudice de Dunkerque, s'est trouvée sensiblement accrue dans les années qui ont suivi la guerre. A ce

moment, les Belges ont fait un très gros effort pour devenir les principaux importateurs de lin ; les industries de la région de Roubaix et de Tourcoing en consomment des quantités impressionnantes et il pouvait y avoir là une source de profits élevés. Dunkerque qui avait réussi au début de ce siècle à monopoliser pour ainsi dire l'importation du lin nécessaire à cette région, s'est vue dépossédée de cet avantage, et les chiffres de 1913, 42.180 tonnes, tombèrent presque à rien ; la réception des lins bruts et des lins de Russie et de Grande-Bretagne, comme celle des lins peignés et en étoupe, constitua alors un élément important du mouvement du port de Gand, atteignant 26.000 tonnes en 1920.

Depuis, cette situation s'est nettement améliorée, et l'on a tout lieu de penser que, sur ce point, Dunkerque reprendra la suprématie complète. Gand est un voisin gênant pour lui, mais il est loin d'être un concurrent aussi dangereux qu'Anvers, il peut diminuer dans une certaine mesure l'importance de son trafic, mais il ne peut pas le menacer sérieusement, et d'une façon vitale, dans l'essentiel de son activité.

CHAPITRE IV

Importance du Trafic.

La rade de Dunkerque qui, pendant de nombreux siècles, avait abrité surtout d'intrépides pêcheurs et des marins hardis, s'est transformée peu à peu en un port de commerce de premier ordre dont le dévelop-

pement rapide a provoqué l'admiration et la jalousie de tous ses rivaux. On peut considérer qu'après l'achèvement des travaux Freycinet, il est devenu un des grands ports français, et même un des grands ports européens, de ceux qui attirent irrésistiblement les navires par leur aménagement commode et par leur outillage moderne susceptible d'apporter au déchargement des cargos une rapidité exceptionnelle. A la veille de la guerre, il était, par l'importance de son trafic, le troisième de nos ports.

Les statistiques montrent qu'en 1913 3.600.000 tonnes de marchandises ont pris le chemin de Dunkerque. Sur ce chiffre, les exportations figuraient pour 947.250 tonnes seulement et les importations pour 2.610.000 tonnes dont :

- 66.300 tonnes de charbon ;
- 140.600 tonnes de laines ;
- 696.500 tonnes de céréales et de farines ;
- 290.900 tonnes de nitrate de soude ;
- 198.600 tonnes de bois ;
- 11.600 tonnes de pétrole brut ;
- 270.680 tonnes de graisses oléagineuses.

Le chemin de fer a évacué 1.685.000 tonnes de marchandises et les canaux 640.000 tonnes.

Pendant la guerre, Dunkerque a beaucoup souffert du bombardement puisque plus de 9.000 projectiles sont tombés sur la ville et sur le port dont tout l'outillage a été plus ou moins endommagé. Un grand nombre d'appareils de levage, grues et ponts transbordeurs, ont été mis hors d'usage ; des quais ont été

démolis ; l'entrepôt des laines a été incendié. Les dégâts dépassèrent 5 millions, rien qu'en ce qui concerne le matériel de la Chambre de Commerce.

Pourtant, les Dunkerquois s'efforcèrent de continuer, dans la mesure du possible, l'exécution du programme de travaux entrepris avant la guerre. La darse 5 fut ouverte aux navires le 25 février 1916. C'est en 1917 que l'on mit en service les quatre grands ponts transbordeurs à bennes automatiques, le silo à charbon et quelques grues électriques. C'est en 1915 que fut établi l'entrepôt frigorifique. On lança trois grands navires et on plaça de nouvelles voies ferrées sur les quais.

Malgré ces efforts, le mouvement du port diminua beaucoup par suite de la proximité du front et de la main-mise de l'Etat sur de nombreuses branches de l'activité économique. Les exportations s'effondrèrent. Mais les importations furent maintenues à un chiffre élevé par suite des besoins des armées alliées.

En 1914, il est entré au port 1812 navires jaugeant 2.316.838 tonneaux avec 2.272.760 tonnes de marchandises ; 1.832 navires en sortirent chargés de 705.160 tonnes. Les chiffres sont pour cette année légèrement inférieurs à ceux de 1913. En 1916, grâce à une organisation méthodique et une meilleure utilisation des travailleurs déchargés d'obligations militaires, on constata une nette recrudescence, et les chiffres indiqués par les statistiques dépassèrent ceux des dernières années d'avant-guerre.

C'est ainsi qu'il est entré au port 3.227 navires jaugeant 2.066.272 tonneaux avec 3.879.980 tonnes de

marchandises. Cependant les exportations étaient de plus en plus insignifiantes et tombaient à 29.690 tonnes.

En 1917, la guerre sous-marine et la recrudescence du bombardement entravèrent sérieusement le trafic et les chiffres tombèrent à 2.371 navires seulement avec 3.068.940 tonnes de marchandises importées, et 11.540 tonnes exportées.

En 1918, on assista à un changement radical : ce furent les importations qui diminuèrent considérablement, et les exportations qui reprirent un peu ; en effet, 3.361 navires jaugeant 1.328.138 tonneaux apportèrent 2.081.380 tonnes de marchandises, et 3.108 navires jaugeant 1.251.327 tonneaux reprirent la mer avec 15.010 tonnes de marchandises.

Après la guerre, on était en droit de penser que les réparations des régions dévastées seraient pour Dunkerque l'occasion d'un trafic compensant largement la disparition de celui provoqué par les besoins des troupes pendant la campagne. Dunkerque, reprenant son rôle de port naturel pour les départements envahis, pouvait espérer participer largement à l'œuvre de reconstruction.

Malheureusement, pendant le conflit, le commerce s'était détourné de ce port, accaparé par les armées française, anglaise, puis américaine ; les cargos avaient préféré aussi, toutes les fois que cela leur avait été possible, éviter un port aussi dangereusement placé, et ils avaient délaissé notre grand établissement maritime du nord pour se rendre au Havre ou dans les ports de l'Atlantique, où ils

étaient d'ailleurs certains de trouver un frêt de retour qu'il était impossible de prendre à Dunkerque, dont l'arrière-pays ne produisait rien.

D'ailleurs, il a fallu attendre assez longtemps avant que les usines de cette contrée puissent reprendre leur production ; le relèvement des ruines a été lent.

Enfin, il apparaît certain, si l'on en croit les réclamations de la municipalité de Dunkerque et de sa Chambre de Commerce, que la répartition des arrivages du ravitaillement dressée par l'Etat, ne fut pas établie avec une parfaite connaissance des possibilités de chacun des ports français. Dunkerque, absolument négligé, ne recevait que de rares navires, alors que Le Havre et Cherbourg étaient complètement embouteillés.

Cependant, grâce à des initiatives privées, une partie des dommages causés par l'ennemi purent être assez vite réparés sans attendre l'appui et le concours de l'Etat, et le travail reprit peu à peu. L'utilité du port régional du Nord se fit sentir de nouveau ; les marchandises recommencèrent à passer par lui et on vit petit à petit les quais s'animer et l'activité reprendre, ainsi que le montrent les chiffres de l'année 1919 :

Trafic total : 2.132.000 tonnes.

Importations :

828.000 tonnes de charbon ;

53.000 tonnes de laines ;

480.300 tonnes de céréales ;

50.300 tonnes de nitrate de soude ;
50.700 tonnes de bois ;
21.800 tonnes de pétrole brut ;
150.300 tonnes de graines oléagineuses ;
667.000 tonnes de marchandises diverses.

Exportations : 30.000 tonnes, soit 30 0/0 du tonnage embarqué avant la guerre.

Il est bon de remarquer que dans les importations figurent plus de 600.000 tonnes de charbons expédiés des Iles Britanniques pour combler le déficit de la production des compagnies françaises qui n'avaient pas repris leur activité de 1913. Ce furent encore les importations de combustible anglais qui, en 1920, constituèrent l'essentiel du trafic : 1.639.000 tonnes, au lieu de 66.240 en 1913. Il y eut là un phénomène exceptionnel qui ne pouvait être que temporaire, et, en effet, on vit, pendant les années suivantes, les courants commerciaux réguliers d'avant-guerre se reconstituer, les éléments anormaux du trafic disparaître, et l'activité du port se manifester de nouveau dans le sens des besoins naturels de son arrière-pays. L'année 1922 est la première qui puisse, à ce point de vue, être considérée comme une année normale ; un élément seulement la différencie de l'année 1913 : la faiblesse des exportations qui restent limitées à 4.162.220 quintaux, malgré l'appoint apporté par les potasses de la région rhénane qui ont donné 671.000 quintaux, et ont constitué un frêt de retour assez important, dont le défaut était auparavant un des gros inconvénients que les compagnies de navigation pouvaient reprocher au port de Dunkerque.

Depuis, le mouvement du port n'a pas cessé de croître d'année en année, exception faite de l'année 1926 qui a vu un net fléchissement des entrées et sorties des navires comme le montrent les tableaux suivants, qui indiquent en même temps comment le trafic s'est réparti entre les divers pavillons :

(Voir page suivante)

A la diminution que l'on constate pour l'année 1926 dans le mouvement des navires correspond naturellement un fléchissement dans le tonnage des marchandises entrées et sorties. Le trafic atteint en effet 2.880.271 tonnes, comprenant 2.000.595 tonnes à l'importation et 879.676 tonnes à l'exportation, et la comparaison avec l'année 1925 fait ressortir une régression de 717.429 tonnes sur l'ensemble des marchandises débarquées, et de 228.747 tonnes sur les embarquements.

Ce ralentissement a trouvé sa cause dans le conflit qui a paralysé le port pendant quatre longs mois. Un lock-out a manifestement provoqué un arrêt complet de l'activité commerciale ; mais il convient de remarquer qu'il a été justement provoqué par le développement considérable du mouvement des marchandises pendant les premiers mois de 1926. Celui-ci a été tel, en effet, que le personnel de manutention n'a pas pu suffire aux besoins des entrepreneurs ; de ce fait, des exigences se sont manifestées sur la question des salaires et ont déterminé le lock-out.

C'était la preuve éminente que le mouvement commercial était en voie de progression, et d'ailleurs

ENTRÉE DES NAVIRES (Année 1927)

PROVENANCE	Navires Français		Navires Étrangers		TOTAL	
	Nombre	Tonneaux de jauge	Nombre	Tonneaux de jauge	Nombre	Tonneaux de jauge
Danemark.....	1	813	69	51.827	70	52.640
Grande-Bretagne.....	269	231.138	580	203.082	849	434.220
Allemagne.....	86	171.601	58	93.230	144	264.831
U. E. Belgo-Luxemb..	30	87.522	45	108.862	75	196.384
Espagne.....	25	28.635	32	32.292	57	60.927
Possessions Anglaises en Afrique..	2	3.701	39	103.800	41	107.501
Indes Anglaises.....	1	2.836	70	287.874	71	290.710
Autres pays d'Asie...	7	25.256	19	65.020	26	90.276
Australie.....	—	—	145	650.755	145	650.755
E. U.....	17	54.098	19	58.808	36	113.906
Argentine.....	7	27.989	67	200.521	74	228.340
Chili.....	4	15.086	51	180.886	55	195.972
Colonies et Pêches...	100	161.168	50	64.905	150	226.073
Divers.....	86	86.718	262	430.753	348	517.471
TOTAL.....	635	896.561	1506	2.533.645	2141	3.430.206
TOTAL en 1926.....	268	496.907	1416	1.727.366	1384	2.224.273
— en 1925.....	361	563.638	1250	2.016.961	1611	2.580.599

SORTIE DES NAVIRES (Année 1927)

DESTINATION	Navires Français		Navires Étrangers		TOTAL	
	Nombre	Tonneaux de jauge	Nombre	Tonneaux de jauge	Nombre	Tonneaux de jauge
Norvège.....	—	—	21	38.966	21	38.966
Danemark.....	—	—	60	41.967	60	41.967
Grande-Bretagne.....	264	203.705	885	940.797	1149	1.144.902
Allemagne.....	16	74.359	43	150.724	59	225.083
Pays-Bas.....	54	12.022	34	116.095	88	128.117
U. E. Belgo-Luxemb..	18	72.914	146	445.521	164	518.235
Indes Anglaises.....	—	—	16	45.633	16	45.633
Chine.....	4	17.190	3	13.558	7	30.748
Japon.....	6	28.805	57	236.187	63	264.992
E. U.....	4	13.794	47	164.337	51	178.131
Argentine.....	17	61.888	11	23.073	28	84.961
Brésil.....	12	50.995	1	2.450	13	53.445
Colonies et Pêches...	208	489.288	8	13.488	216	502.776
Divers.....	18	55.407	82	107.897	100	163.304
TOTAL.....	621	1080.367	1414	2.340.493	2035	3.420.860
TOTAL en 1926.....	286	650.733	937	1.518.112	1223	2.168.845
— en 1925.....	352	752.430	1090	1.747.966	1442	2.500.396

la rapidité de la reprise constatée en décembre 1926 permettait déjà de penser qu'aucune cause durable n'entravait l'essor du port ; en effet, les chiffres de ce mois de décembre 1926 atteignaient 442.765 tonnes contre 393.681 tonnes en décembre 1925, soit une augmentation de 50.000 tonnes environ.

L'année 1927 a vu l'épanouissement de ce mouvement de reprise, et les chiffres atteints ont dépassé de beaucoup ceux même de 1925, avec 4.431.265 tonnes au lieu de 3.826.447.

Les statistiques détaillées de l'année 1927 n'étant pas actuellement publiées, il est impossible de donner des précisions absolues sur la façon suivant laquelle se sont réparties ces importations et ces exportations.

Toutefois, l'examen des résultats mois par mois permet de constater que cette répartition est sensiblement la même que celle des deux années précédentes. Les chiffres de 1926 se trouvant quelque peu anormaux pour la raison indiquée plus haut, il convient de se reporter à ceux de 1925.

Les principaux éléments du trafic ont été :

Importations : 25.753.387 quintaux, dont :

Nitrates du Chili.....	1.564.528	quintaux
Laines	1.488.120	»
Jute	359.762	»
Céréales	4.860.600	»
Graines oléagineuses..	1.815.379	»

Exportations : 8.331.653 quintaux

Ciment	432.840	quintaux
Produits sidérurgiques	4.431.800	»
Briques	285.471	»

Le bulletin publié par la Chambre de Commerce donne, au sujet de toutes les opérations, des renseignements particulièrement précis, pour chacun des produits qui ont été la cause d'un mouvement présentant quelque importance.

Viandes frigorifiées. — Importations : 106.893 quintaux. Elles étaient nulles en 1913 et n'atteignaient que 95.497 quintaux en 1924. Cette augmentation fut le résultat de la propagande entreprise en faveur de la consommation de cette sorte de viande, de l'organisation des transports de produits congelés et de l'installation dans les villes de l'intérieur d'entrepôts frigorifiques et de boucheries spécialement organisées pour la vente de viandes exotiques conservées par le froid. Il convient de rappeler à ce sujet que l'entrepôt frigorifique de Dunkerque permit le stockage simultané de 60.000 quintaux de viandes congelées.

Laines. — Importations : 1.488.120 quintaux. L'année 1925 fut la première pour laquelle le trafic ait retrouvé l'ampleur d'avant-guerre. En constatant que pour la France entière les achats de laines étrangères restaient inférieurs de 250.000 quintaux à ce qu'ils étaient avant les hostilités, on peut en déduire que Dunkerque a fait face à la réception de tonnages qui naguère empruntaient la voie d'autres ports. Ceci a tenu tout d'abord à l'augmentation des importations effectuées par l'industrie lainière du Nord qui dut reconstituer ses stocks, et aussi à la dépréciation à cette époque du franc français par rapport au franc

belge, qui eut pour conséquence de rendre plus avantageuses les conditions de transit par Dunkerque.

En ce qui concerne l'origine de ces laines, on constate qu'elles sont venues pour 57 0/0 d'Australie, et pour 22 0/0 d'Argentine, alors qu'autrefois ces deux pays envoyaient des quantités à peu près égales. L'orientation de l'élevage du mouton en Argentine vers la production de la viande fut la principale cause de cet état de choses.

Le solde des importations de laines, soit 21 0/0, fut expédié d'Algérie, du Maroc et des possessions anglaises de l'Afrique Occidentale.

Froment. — Importations : 1.780.525 quintaux. Ces importations ne sont pas très régulières, dépendant essentiellement du rendement de la récolte indigène et de celui des récoltes obtenues dans les divers pays exportateurs. Aussi les observations statistiques donnent-elles peu d'enseignements sûrs : on peut remarquer toutefois que l'Australie et les Indes Anglaises ont fourni des quantités moindres qu'avant la guerre, contrairement à ce qui s'est produit pour l'Argentine et le Canada. Dunkerque n'a plus reçu, depuis 1914, aucune importation de blé roumain.

Avoine. — Importations : 430.906 quintaux. Ce chiffre, plus élevé que le chiffre habituel, s'explique par le fait que la récolte française a été peu abondante. Les Etats-Unis ont fourni 63 0/0 et l'Argentine 24 0/0 du total importé. Dunkerque reçut environ 19 0/0 des tonnages entrés en France.

Orge. — Importations : 453.050 quintaux. Ce chif-

fre représente 45 0/0 des importations françaises d'orge en 1925.

Seigle. — Importations : 108.799 quintaux. Le principal fournisseur a été la Pologne avec 55.723 quintaux. Les Etats-Unis, qui tenaient auparavant le premier rang, ne viennent plus qu'au troisième rang, derrière l'Allemagne.

Maïs. — Importations : 1.747.114 quintaux. Ce chiffre est voisin de celui des meilleures années d'avant-guerre. La République Argentine a fourni la presque totalité : 1.216.835 quintaux. L'Indochine, qui occupait le second rang avant la guerre, est passée au troisième avec 166.636 quintaux, laissant la place aux Etats-Unis avec 200.000 quintaux environ.

Riz. — Importations : 340.139 quintaux. Ce chiffre a constitué un progrès sur celui des années précédentes, dû à l'emploi de la farine de riz comme succédané de la farine de blé pour la panification.

Graines et fruits oléagineux. — Importations : 1.815.379 quintaux. Ce chiffre est sensiblement inférieur à celui de 1913. Cela s'explique par la gêne que les huileries ont éprouvée dans l'écoulement de leurs sous-produits. La diminution a porté surtout sur les graines de lin et sur les graines de coton, de moutarde et de pavot. Les arrivages de graines d'arachide ont été, au contraire, plus importants, du fait de l'abandon partiel par les huileries de la fabrication des huiles industrielles pour celle des huiles d'arachide.

Les livraisons de graines de lin furent effectuées

surtout par l'Argentine et l'Inde, celles de graines d'arachide par le Sénégal.

Sucres. — Importations : 47.902 quintaux.

Exportations : 29.605 quintaux.

Les importations consistèrent surtout en sucre brut de Cuba (97 0/0 du total) et l'emportèrent très nettement sur les exportations, à l'inverse de ce qui se passait en 1913.

Bois. — Importations 1.215.169 quintaux. L'année 1925 n'a apporté aucune amélioration à la situation de plus en plus difficile du commerce des bois, et les importations ont de nouveau diminué d'un cinquième par rapport aux chiffres de l'année précédente : 1.520.489 quintaux.

Les principaux fournisseurs furent les pays scandinaves et baltes, la Roumanie, la Pologne, l'Allemagne et l'Amérique.

Coton. — Importations : 517.437 quintaux. Les importations de coton n'ont pas cessé de croître depuis 1918, et elles ont dépassé le chiffre d'avant-guerre dès 1923. L'augmentation pour 1925 est de 8 0/0.

L'Inde fut le principal fournisseur, suivi de l'Egypte et de l'Angleterre.

53 0/0 des acquisitions effectuées en Egypte et aux Indes par les industriels français ont passé par Dunkerque.

Par contre, les Etats-Unis n'envoyèrent plus dans ce port que des quantités négligeables, alors qu'ils contribuèrent dans la proportion de 64 0/0 à l'approvisionnement de la France.

Lins et Chanvres. — Importations : lins 23.397 quintaux ; chanvres : 21.102 quintaux.

La France ne reçut que 56 0/0 des tonnages de lin qu'elle recevait avant la guerre ; la défection de la Russie se fit encore sentir. Cependant la régression pour Dunkerque est telle qu'il faut en rechercher en outre la cause dans le détournement effectué au profit des ports belges.

En ce qui concerne les chanvres, la situation n'a pas été meilleure. L'Italie a remplacé la Russie comme fournisseur de l'industrie et les arrivages à Dunkerque ont diminué de plus de moitié bien que les importations totales de chanvres de la France aient augmenté d'un tiers.

Jutes. — Importations : 359.762 quintaux. L'industrie française du jute, concentrée pour les 2/5 dans l'arrondissement de Dunkerque, s'est fournie malheureusement en bonne partie par l'intermédiaire de l'Union Belgo-Luxembourgeoise. L'Inde fut pour ainsi dire l'unique expéditeur, et a envoyé à Dunkerque 38 0/0 des quantités totales nécessaires à l'industrie nationale.

Tourteaux. — Importations : 52.979 quintaux ; exportations : 69.676 quintaux.

Le fléchissement des importations fut de 62 0/0 par rapport à l'année précédente, la diminution des exportations se chiffre par 34 0/0. Ce résultat indique combien l'industrie locale a souffert des prohibitions de sortie, toujours en vigueur.

Vins. — Importations : 1.016.317 quintaux. Ces

importations ont manifesté un développement rapide ; elles ne portent que sur les vins d'Algérie.

Craie. — Exportations : 373.797 quintaux. Ce chiffre est en régression malgré que les exportations générales de craie aient montré une augmentation ; une partie du trafic a été détournée sur Calais.

Phosphates. — Importations : 755.150 quintaux. La statistique permet de constater une diminution de 34 0/0 sur le chiffre de l'année précédente. Elle fut due au fait qu'une grande partie des tonnages destinés aux usines du Nord ont été détournés au profit de ports voisins, du fait de la cherté de la main-d'œuvre à Dunkerque. Elle fut due aussi aux variations qui se sont produites dans l'importance des diverses sources d'approvisionnement. Les livraisons des Etats-Unis ont cédé la place à celles de la Tunisie, de l'Algérie et du Maroc.

Briques. — Exportations : 285.471 quintaux. Ce mouvement a été ébauché en 1923 et s'est développé rapidement pour l'ensemble de la France. Pour Dunkerque, le chiffre de 1925 est inférieur à celui de 1924 du fait de l'activité de l'industrie locale de la construction, et de la cherté des manutentions du port.

Ciment. — Exportations : 432.840 quintaux. Les exportations de ciment augmentent chaque année. La République Argentine fut le principal destinataire (40 0/0) devant la Grande Bretagne (25 0/0) et le Maroc.

Houille. — Importations : 2.352.379 quintaux ; exportations : 735.845 quintaux.

Les importations, bien qu'en grande diminution sur les arrivages de 1924 (8.681.811 quintaux) furent plus considérables que celles d'avant la guerre. La majeure partie fut de provenance anglaise : 1.907.692 quintaux ; les arrivages des Etats-Unis ont fortement diminué ; l'armement américain semble au surplus se désintéresser de ce frêt.

En ce qui concerne les exportations, 60.000 quintaux furent dirigés sur les colonies françaises et le reste fut embarqué sur des navires ayant fait escale.

Huiles de pétrole. — Importations d'huiles brutes : 962.355 quintaux ; importations d'huiles raffinées : 197.374 quintaux.

96 0/0 des huiles brutes de pétrole importées en France (994.913 quintaux) furent reçus par Dunkerque qui compte une puissante raffinerie dans son arrière-pays. Dunkerque contribua au cours de cette année 1925 à l'approvisionnement de la France en huiles de pétrole pour la proportion de 28 0/0.

Essences. — Importations : 746.305 quintaux. L'accroissement fut de 22 0/0 par rapport aux chiffres de 1924.

Huiles de graissage. — Importations : 294.839 quintaux.

Mineral de fer. — Importations : 1.275.899 quintaux ; exportations : 138.401 quintaux.

Depuis 1922, l'Algérie et la Tunisie concoururent à cet approvisionnement qui a retrouvé l'ampleur de 1913. L'Espagne n'a plus atteint que le quatrième rang, derrière la Suède. La sidérurgie de l'arrière-

pays dunkerquois n'a d'ailleurs pas retrouvé toute son activité d'autrefois ; l'augmentation du chiffre des entrées a été due à ce qu'un haut fourneau nouvellement construit à proximité de Dunkerque, a été mis à feu au début de l'année.

Minerai de Manganèse. — Importations: 2.124.762 quintaux. Le port n'a plus reçu en 1925 que 45 0/0 des importations totales de ce minerai au lieu de 50 0/0 l'année précédente. Les tonnages reçus sont cependant très supérieurs à ceux de 1913 (939.536 quintaux) en raison de l'emploi de plus en plus grand qu'en fait notre industrie sidérurgique.

Minerai de zinc. — Importations : 1.119.578 quintaux. Ce chiffre est un chiffre record pour cette sorte d'importation. Pourtant, le principal fournisseur de 1913, l'Australie, a restreint ses expéditions ; le Mexique a, par contre, développé les siennes. Cette évolution fut favorable à la marine française qui a transporté beaucoup de minerai mexicain, alors qu'elle transportait peu de minerai australien.

En ce qui concerne les colonies françaises, c'est-à-dire l'Indo-Chine, la Tunisie et l'Algérie, elles livrèrent plus qu'avant-guerre, par suite surtout du développement pris par les expéditions de cette dernière qui ont plus que doublé.

Plomb en saumons. — Importations : 157.123 quintaux. Ces arrivages autrefois très faibles, ont remplacé ceux de minerai de plomb. Les mines espagnoles ont, en effet, pendant la guerre, pris l'habitude d'extraire elles-mêmes le métal pour rendre leur produit plus marchand. En dépit de cette substitution,

les entrées de saumons de plomb n'ont guère augmenté du fait du ralentissement d'activité des usines françaises qui utilisent le plomb comme matière première.

L'Algérie et l'Australie ne participent plus au trafic.

Fonte. — Importations : 14.599 quintaux ; exportations : 1.207.400 quintaux.

L'exportation était presque nulle en 1923. Le chiffre de 1925 s'explique par le détournement de masses de fonte qui étaient auparavant exportées par un autre port. 79 0/0 de ces expéditions furent envoyées en Grande Bretagne.

Demi-produits sidérurgiques. — Exportations : 1.332.257 quintaux.

Les expéditions de blooms, de billettes et de barres attestèrent la même ampleur que celles de fonte. 580.888 quintaux furent envoyés en Angleterre, 209.451 en Algérie, 135.217 en Indo-Chine, 131.743 au Japon, 80.389 en Argentine, 67.024 aux Etats-Unis.

Fils de fer ou d'acier. — Exportations : 259.939 tonnes. Ce chiffre est triple de celui de 1924 et représente 46 0/0 des sorties totales du Pays. Les principaux destinataires sont le Japon, la Grande-Bretagne et l'Algérie.

Rails. — Exportations : 695.110 quintaux. Ce chiffre représente 27 0/0 du total des exportations de rails de la France. Le Brésil en a reçu 100.000 quintaux, comme avant la guerre, mais a perdu le premier rang et s'est trouvé derrière le Japon et l'Algérie.

Sulfate d'ammoniaque. — Importations : 46.747

quintaux. Ces arrivages ont plus que quintuplé par rapport à 1913. 85 0/0 sont d'origine allemande.

Nitrate de soude. — Importations : 1.564.528 quintaux. Ce chiffre est en diminution sur celui de 1924, bien que le total importé pour la France entière ait augmenté. Cela a tenu à l'éparpillement entre les différents autres ports français des tonnages de nitrate qui, autrefois, entraient presque uniquement par Dunkerque.

Machines et mécaniques. — Importations : 96.577 quintaux ; exportations : 117.212 quintaux.

En 1925, l'importation des machines agricoles a beaucoup diminué comparativement à ce qu'elle avait été en 1924, en sorte que la première place dans les arrivages, d'ailleurs de moins en moins considérables, est revenue aux métiers à filer ou à retordre. Ils sont importés d'Angleterre.

L'exportation, qui s'est sensiblement développée, a porté surtout sur des locomotives expédiées vers les colonies, des machines pour la minoterie, des machines à fabriquer des pâtes alimentaires et des appareils de levage destinés au Japon, au Maroc et à la Grande-Bretagne.

Ouvrages en fonte moulée. — Exportations : 461.985 quintaux. L'année 1925 fut témoin d'un essor très net de ces exportations. Les expéditions, composées en majeure partie de tuyaux (plus de 450.000 quintaux) ont, en effet, quadruplé.

A part l'Egypte et l'Argentine, les autres pays destinataires ont varié sans cesse. Pour l'année 1925, le

plus gros tonnage a été dirigé sur les Etats-Unis, l'Algérie, l'Indo-Chine et le Canada.

Ferronnerie. — Exportations : 357.829 quintaux. Comme en général toutes les exportations de produits sidérurgiques, celles de ferronnerie se sont accrues en 1925. Les pays de destination des constructions métalliques qui en ont constitué l'essentiel, furent surtout l'Indo-Chine et la Chine, puis le Maroc, l'Algérie et le Japon.

Pour terminer, il faut signaler qu'en 1925, 22 0/0 des exportations générales de la France sont passés par Dunkerque et que les lignes de navigation françaises ont assuré, avec 1.703.356 tonnes de marchandises, les 44 centièmes du mouvement commercial du port (3.826.447 tonnes) ou 31 0/0 des arrivages et 77 0/0 des expéditions.

CHAPITRE V

Causes qui contribuent à l'essor du Port.

Parmi les causes qui contribuent à l'essor du port, il en est qui résultent de l'inéluctable évolution qui se produit toujours plus rapide dans l'ordre économique ; il en est d'autres qui sont dues à des institutions particulières et à des mesures législatives spécialement heureuses, et heureusement appliquées.

Il convient de citer à ce sujet les effets favorables de la surtaxe d'entrepôt.

Jusqu'en 1866, la marine marchande française avait été protégée par des surtaxes dites de pavillon

qui frappaient de droits spéciaux les marchandises importées par des bâtiments étrangers ou arrivant par la voie des frontières de terre.

Ces surtaxes avaient un double but : d'abord celui de favoriser la marine nationale et, en second lieu, celui d'entraver la constitution entre la France et les pays de production, de marchés où notre commerce aurait été s'approvisionner.

La loi du 19 Mai 1866 supprima ces taxes et effaça aussi toute différence de traitement entre les bâtiments français et les bâtiments étrangers ; mais aux droits, variant suivant le lieu d'embarquement des produits exotiques, et afin de sauvegarder les intérêts des ports, les tarifs modernes ont substitué un régime unique avec des surtaxes qui frappent non plus les bâtiments mais les marchandises elles-mêmes lorsqu'elles nous parviennent soit des pays extra-européens, soit des pays d'Europe par l'intermédiaire d'un autre pays.

Ces nouveaux droits se sont appelés surtaxes d'entrepôt, pour les produits extra-européens arrivant par la voie d'un pays d'Europe, et surtaxes d'origine pour les marchandises européennes importées autrement qu'en droiture. La surtaxe est de 3 fr. 60 aux 100 kgs.

En vérité, l'établissement des surtaxes d'entrepôt et d'origine ne fut plus une mesure de protection en faveur de notre marine marchande, comme l'étaient les surtaxes de pavillon ; mais elles continuèrent d'être un avantage sérieux pour les ports nationaux.

Si l'on considère en effet le développement pris par ceux-ci depuis un demi-siècle, on constate que,

grâce à elles, certains d'entre eux ont pris une extension considérable. Des maisons de commerce nombreuses s'y sont établies ; les produits exotiques, au lieu d'emprunter la voie des ports étrangers, ont été dirigés directement sur la France, procurant ainsi du travail à nos ouvriers. Marseille a pu concurrencer Gênes ; Dunkerque et les ports du Nord ont été en mesure de disputer à Anvers et à Hambourg une partie de leur trafic. Et nos lignes de chemins de fer, voyant croître l'activité de leurs transports, ont pu devenir les intermédiaires entre les pays extra-Européens et l'Europe Centrale : la Suisse, l'Autriche-Hongrie et l'Italie.

Les lignes de navigation qui se créèrent pour desservir nos ports trouvèrent en outre un grand avantage dans le frêt de retour que leur procura l'industrie française. Nos fabriques purent expédier directement leurs produits sans emprunter les lignes étrangères. Dunkerque, pour sa part, avant la guerre, voyait embarquer dans son port des quantités d'objets fabriqués provenant des usines du Nord et de l'Est, à destination de l'Amérique du Sud, de l'Afrique et de l'Extrême-Orient.

A un autre point de vue les surtaxes d'entrepôt et d'origine ont rendu un service manifeste à notre industrie et à notre commerce en contribuant à créer dans nos entrepôts des stocks de matières premières et de denrées coloniales, où on les trouve dans des conditions plus avantageuses que si l'on était forcé de se les procurer dans les entrepôts étrangers. Il n'est pas douteux que notre industrie éprouverait une

véritable infériorité si elle devait aller s'approvisionner sur les places étrangères et que, dans les mêmes conditions, les denrées coloniales de consommation seraient d'un prix plus élevé puisque les fabricants et les négociants auraient à supporter les frais de réimportation que ne payeraient pas leurs concurrents étrangers.

Ces stocks de nos entrepôts donnent à notre grand cabotage un aliment sans lequel il ne pourrait pas vivre. La réception, la manutention, le magasinage, l'assurance de ces marchandises, laissent au travail et aux capitaux français des profits qui passeraient à l'étranger si ces mêmes marchandises s'entreposaient sur les marchés voisins.

Cette activité de nos ports semblait encore devoir prendre une importance plus considérable à la suite du retour de l'Alsace-Lorraine à la France : de nouveaux horizons semblaient s'ouvrir. Les importations destinées à ces provinces, qui leur parvenaient naguère par les lignes de navigation allemandes et par la voie du Rhin, paraissaient devoir, à l'avenir, accroître le trafic de nos propres lignes maritimes ainsi que celui de nos ports et de nos compagnies de chemin de fer.

Mais Anvers était l'un des points d'importation par lesquels, avant la guerre, les produits destinés à l'Alsace-Lorraine étaient acheminés, et nos amis les Belges n'ont pu se résigner à perdre leur situation acquise à cet égard. Ils ont réclamé la suppression des surtaxes pour les produits empruntant la voie de la Belgique et destinés à nos provinces recouvrées,

et sans doute ils ne verraient pas d'un mauvais œil la suppression des mêmes surtaxes pour les marchandises à destination des autres parties de la France. Le gouvernement français s'est incliné en ce qui concerne l'Alsace-Lorraine ; il a consenti, par les conventions de 1919 et de 1921, un régime d'exception qui est entré immédiatement en vigueur.

Le décret du 23 décembre 1919 fait considérer comme importées en droiture les marchandises qui arrivaient à Strasbourg par Anvers et la voie du Rhin. L'accord définitif, tel qu'il est précisé par le texte du 18 avril 1921, se ramène aux clauses suivantes :

« Sont exonérées des surtaxes d'origine et d'entrepôt les marchandises entrant en France dans les conditions ci-après :

« 1° Arrivées dans les ports belges sous connaissement direct ;

« 2° Transport en droiture au départ des ports belges à destination des trois départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle, en passant, par fer, par Thionville, et, par eau, par Strasbourg.

« Les marchandises admises au bénéfice du nouveau régime ne doivent pas être placées en entrepôt dans les ports belges.

« Les marchandises doivent être introduites dans les magasins ou usines du destinataire et ne peuvent pas être réexpédiées sans avoir subi de transformation, dans les départements autres que les trois départements visés, sous peine du paiement de la surtaxe augmentée de l'intérêt du retard.

« L'accord s'applique également aux marchandi-

ses arrivant dans les ports belges à destination de la Sarre. »

Ainsi, la Belgique n'a plus de raison de craindre la perte du trafic qu'elle entretenait avant la guerre avec l'Alsace-Lorraine allemande, et, sur ce point, elle obtient entière satisfaction. Aussi nos amis d'Anvers ont-ils immédiatement manifesté une joie sans réserve, un de leurs journaux allant jusqu'à affirmer que jamais un pays n'avait rendu à la Belgique un service aussi important que celui consenti par la France en supprimant les surtaxes.

Dans l'ordre des causes de prospérité indépendantes de la volonté et des actes du gouvernement, il faut citer en tout premier lieu l'industrialisation rapide de la région du Nord. Le port de Dunkerque a provoqué pour sa part cette évolution et y a contribué ; il en profite maintenant ; l'interdépendance et la solidarité étroite des diverses branches de l'activité économique ne sauraient pas être mieux mises en lumière que par cet exemple.

Ce développement industriel a été prodigieusement rapide et a atteint véritablement toutes les catégories d'entreprises ; on a vu l'état actuel de l'arrière-pays du port dans un précédent chapitre ; si on songe à l'aspect que présentait cette région, il y a moins d'un siècle, on est véritablement surpris de constater une telle transformation ; il semble que des usines aient jailli du sol comme par miracle, et se soient multipliées par on ne sait quel phénomène mystérieux ; des agglomérations ouvrières groupant des dizaines de mille de personnes se sont établies dans

le voisinage des grandes villes, des puits de mine, des centres manufacturiers, là où ne se trouvaient que des champs il y a cinquante ans. Une telle éclosion est sans autre exemple en France, et le développement des grandes villes américaines n'a guère été plus étonnant.

C'est une fortune inestimable pour Dunkerque que d'avoir participé à ce changement. Les frais engagés, si lourds qu'ils aient été et qu'ils soient encore, apparaîtront bien faibles auprès des profits que permettra de réaliser l'état parfait de l'outillage et les dimensions des bassins ; le port a su se mettre au niveau des besoins de l'arrière-pays ; celui-ci lui rendra au centuple les sommes qu'il a dû avancer et, se soutenant l'un l'autre, tous deux travailleront à la prospérité générale en même temps qu'à la leur propre.

On trouve encore, pour une certaine mesure, une cause de prospérité du port de Dunkerque dans les bizarreries qui ont présidé à l'établissement des tarifs de chemins de fer.

En effet, ceux-ci comportent un tarif général, tarif de base qui n'est pour ainsi dire jamais applicable, et des tarifs particuliers, variables selon les marchandises transportées. Il en résulte que pour certains points du Nord-Est de la France, il arrive que le transport par Dunkerque soit plus avantageux que le transport par Anvers pour quelques-uns des produits importés ou exportés, et non pour les autres ; parfois, la voie de Dunkerque, plus longue que la voie d'Anvers, se trouve pourtant plus avantageuse que celle-ci. Malheureusement, le phénomène inverse

se produit également, et il arrive que les industriels soient obligés de recourir au port d'Anvers bien que celui de Dunkerque soit plus proche.

Mais si des dispositions législatives et réglementaires heureuses, et la situation géographique du port ont été parmi les causes de son développement, il ne faut pas oublier les facteurs humains. L'histoire des vicissitudes subies par les Dunkerquois dans le passé et des obstacles qu'ils ont surmontés montre assez leur énergie et leur ténacité. Il est inutile d'insister de nouveau sur les qualités d'une race qui a su vaincre tant de difficultés. Il convient cependant de noter les méthodes de travail adoptées par les ouvriers dockers, et qui leur ont valu une réputation universellement connue dans le monde maritime.

« Ils forment véritablement une grande famille où, contrairement à ce qu'on pourrait croire, tout le monde n'est pas admis. On peut voir dans la plupart des ports que les opérations de chargement et de déchargement sont faites généralement par des miséreux cherchant au jour le jour, dans un travail banal, de quoi vivre jusqu'au lendemain. Il n'est rien de semblable à Dunkerque ; aux hommes âgés qui ont passé toute leur existence au port sont réservés les travaux les moins pénibles, tandis que les jeunes, plus vigoureux, groupés en équipes, se partagent les besognes les plus rudes.

« C'est à cette méthode que l'ouvrier dunkerquois doit la réputation hautement méritée qu'il s'est acquise par la propreté et la rapidité de son travail. »

Ainsi s'exprime M. L. Baron, bibliothécaire archi-

viste de la Chambre de Commerce. On ne peut que souhaiter voir cette conscience professionnelle partagée par tous les dockers de nos ports.

CHAPITRE VI

Causes contraires au développement du port.

Le simple examen de la situation économique du port de Dunkerque et l'étude des possibilités et des besoins de son arrière-pays a suffi pour mettre en évidence que le principal obstacle à son développement est la concurrence que lui fait Anvers. L'exposé des conditions particulièrement favorables dans lesquelles se trouve ce dernier port a montré que les raisons les plus sérieuses ont contribué à créer un état de choses aussi fâcheux. Il est difficile de lutter contre les grands courants commerciaux qui tendent toujours à s'établir de la façon la plus impérieusement indiquée par les conditions dans lesquelles ils se forment, et il serait assez vain de croire qu'on puisse y remédier sans changer les éléments mêmes du problème, qui ont été la cause de leur établissement. Ce ne sont pas seulement les efforts des gouvernements et l'opiniâtreté des habitants qui font la prospérité des villes ; l'influence des circonstances naturelles est infiniment plus efficace et se fait sentir bien plus profondément et surtout d'une façon beaucoup plus durable ; c'est justement en agissant sur elles que l'action des hommes pourra être fructueuse, et sera susceptible d'avoir un effet permanent.

L'absence dans le voisinage du port d'industries réellement considérables par leur ensemble, constitue également un inconvénient grave. Il est certain, en effet, que les firmes qui se sont établies à Dunkerque, quelles que soient leur importance particulière et leur prospérité, ne suffisent pas à créer à elles seules un mouvement de marchandises régulier susceptible de doter le port d'une source d'activité constante. C'est un désavantage flagrant de ne pas avoir sur place un large marché dont les besoins ne pourraient être satisfaits que par l'établissement maritime de Dunkerque sans qu'aucune concurrence soit à craindre. Malheureusement, l'essentiel du trafic provenant du transit présente au contraire un caractère net d'instabilité. Le mouvement du port reflète non seulement l'augmentation ou la diminution d'activité de la zone industrielle qu'il dessert, mais aussi toutes les modifications qui peuvent se produire dans les conditions de transport et la situation des ports concurrents. Si le coût des transports ferroviaires est augmenté en France, bien des produits nécessaires aux entreprises de la France de l'Est seront importés par Anvers au lieu de l'être par Dunkerque et le mouvement de notre port diminuera même si la prospérité industrielle s'accroît. Le même phénomène apparaîtra si Anvers abaisse ses droits de péage ou consent, sous une forme quelconque, un avantage que Dunkerque n'est pas en mesure d'accorder. Les causes d'irrégularité du trafic se trouvent donc multipliées.

Il faut noter aussi que le port français se heurte à des difficultés particulières dues au fait que la

contribution financière demandée aux collectivités locales pour l'exécution des travaux d'amélioration et d'extension du port est particulièrement élevée. La Chambre de Commerce doit supporter une forte partie des dépenses engagées, et, quant au reste, il est fréquent qu'elle doive en consentir l'avance pour une assez grande part, afin de hâter l'exécution des ouvrages les plus urgents. Elle ne peut y parvenir qu'en élevant les tarifs de péage sur les navires et sur les marchandises ; ils dépassent considérablement le niveau atteint à l'étranger, comme l'a montré l'étude des rapports existant entre Dunkerque et les ports belges. C'est là un avantage considérable en faveur de nos concurrents et l'on peut considérer que notre retard en cette matière lui est dû pour beaucoup.

Depuis la guerre, la concurrence belge s'est fait sentir d'autant plus vivement que la baisse du franc belge par rapport au franc français a réduit les frais de port, de transit et de transport par la voie belge. Pendant plusieurs années, la hausse des prix ne suivant la baisse de la monnaie qu'avec un certain décalage, nos entreprises ont trouvé un avantage considérable à faire passer leurs importations et leurs exportations par l'intermédiaire du port de l'Escaut ; par la suite, un réajustement inévitable des tarifs a rétabli la parité dans une certaine mesure, et cet avantage a diminué. Il avait été suffisamment net pour détourner vers Anvers ceux des courants commerciaux qui normalement passent par Dunkerque et ceci, joint à tant d'autres causes, avait menacé de compromettre gravement l'activité de notre port. La

restauration financière et la stabilisation légale réalisées avec un plein succès par le gouvernement belge sont de nature à diminuer l'inquiétude qu'on pouvait éprouver à ce sujet. Il y a tout lieu de penser que d'ici peu, l'assainissement monétaire heureusement réalisé en France comme chez nos voisins fera disparaître toutes les anomalies créées par les troubles de l'après-guerre et rendra aux transactions toute leur régularité. Personne n'a, en définitive, grand'chose à espérer des bouleversements des changes. La prospérité qui peut parfois en découler est le plus souvent factice. Il se crée des branches d'industrie qui ne sont pas normalement viables et disparaîtront avec la cause exceptionnelle qui a provoqué leur existence et, par contre, les entreprises qui se trouvaient être auparavant les plus prospères et les plus utiles à l'enrichissement général du pays parce qu'imposées par les circonstances naturelles et les besoins normaux voient souvent leur existence même compromise.

Le port de Dunkerque a souffert particulièrement de cet état de choses pour une cause spéciale : le maintien de la surtaxe d'entrepôt au taux d'avant-guerre. Cette surtaxe qui, avant la guerre, donnait, comme on l'a vu, un avantage net aux marchandises qui pénétraient directement en France, sans passer par aucun port étranger, a perdu de son efficacité du fait que son taux réel s'est trouvé automatiquement abaissé pour les produits passant par Anvers dans la mesure de la dépréciation du change belge. Cette taxe a subi le même avilissement que tous les autres frais que

devaient supporter les marchandises traversant la Belgique en transit. Les industriels français ont perdu l'avantage qu'ils trouvaient à s'approvisionner et à écouler leurs produits par un port français, Dunkerque en l'espèce, ou plutôt ils n'ont plus eu à grever leur prix de revient de frais supplémentaires en empruntant la voie belge. Tous les avantages rencontrés en travaillant par l'intermédiaire d'Anvers ont subsisté ; les frais divers ont diminué ; la protection établie par la surtaxe d'entrepôt contre des causes permanentes d'infériorité a perdu toute son efficacité : autant de causes de décadence pour notre grand établissement maritime du Nord.

D'autre part, le rôle de la surtaxe d'entrepôt a été encore diminué du fait du retour de l'Alsace-Lorraine à la France. En effet, Strasbourg est redevenu un port français et nos gouvernants se sont préoccupés de le favoriser et d'augmenter son trafic dans la mesure du possible ; port régional pour tout l'Est de la France, il a paru bon de concentrer vers lui les efforts nécessaires pour en faire un grand port à l'égal de nos ports maritimes. C'est dans ce but qu'ont été signées les conventions de 1919 et de 1921 avec la Belgique. Ces conventions ont eu pour objet de le favoriser tout en favorisant les ports belges, et les deux parties crurent y trouver avantage ; en réalité, il n'y eut de profit dans cette affaire que pour les Belges, et encore bien minime puisque les causes énumérées plus haut allaient restreindre considérablement la portée de la réforme en supprimant presque entièrement sa raison d'être. Quant à la France, elle

a perdu d'un côté ce qu'elle a voulu gagner de l'autre, et il est certainement fâcheux que l'on n'ait pas mieux compris l'erreur où l'on se trouvait en favorisant un port fluvial qui, quoiqu'il arrive, n'aura jamais que le rôle d'un port fluvial, aux dépens de Dunkerque, port sur la mer libre bien plus désigné pour rassembler les courants commerciaux d'importation et d'exportation.

Ces conventions sont assez mal vues des Dunkerquois qui ont dû renoncer aux avantages qu'ils espéraient du retour de l'Alsace-Lorraine.

Les industriels du Nord, eux aussi, se montrent peu satisfaits de l'accord, mais pour une raison opposée. Leurs Chambres de Commerce avaient émis des vœux, en effet, pour la suppression complète de la surtaxe d'entrepôt. On n'en a tenu compte que dans une mesure tout-à-fait réduite, et les filateurs, tisseurs et métallurgistes du département du Nord ont à compter davantage désormais avec la concurrence des usines de l'Est où les matières premières arrivent dans des conditions plus favorables.

TROISIÈME PARTIE

Dunkerque dans l'avenir.

CHAPITRE PREMIER

Importance nationale du Développement du Port.

Dans l'état actuel de notre développement industriel, l'existence d'un port largement doté d'un outillage aussi parfait que possible s'impose chaque jour davantage à Dunkerque. De plus en plus, il apparaîtra aux industries du Nord et de l'Est comme une nécessité, et leur prospérité sera intimement liée à la sienne propre. Une grande région manufacturière ne saurait en aucun cas se passer de l'appui efficace que donne la possibilité d'avoir à sa portée cet entrepôt que constitue un port largement ouvert sur la mer libre, magnifique dépôt pour tous les produits qui lui sont nécessaires, et exutoire commode pour ses fabrications. On serait presque tenté de dire que les grosses firmes devront avoir leur port comme elles ont déjà leur flotte. A tout le moins, il faudra un port pour le groupe d'industries concentrées dans une région, et comme nulle part en France on ne peut trouver région plus industrielle que le Nord et l'Est, aucun port ne s'imposera dans l'avenir comme le port régional de Dunkerque.

Que deviendraient, sans Dunkerque, nos industries de cette partie de la France ?

Pour les firmes de l'Est, il resterait Strasbourg. Mais Strasbourg présente tous les inconvénients inhérents à un port fluvial : encombrement assez rapide dès que le trafic devient réellement actif, tout d'abord; il faut une multitude de trains de péniches

pour transporter les cargaisons de quelques gros navires ; leur manœuvre est lente et compliquée. Un embouteillage serait vite inévitable, même avec une grande longueur de quais.

De plus, le déchargement d'un même tonnage de marchandises sera plus long et plus coûteux s'il faut vider plusieurs bélandres que s'il faut vider un seul navire, et l'augmentation des frais sera d'autant plus élevée que le transbordement aura dû être fait deux fois, d'abord du cargo dans les péniches, puis de celles-ci à quai ou dans les wagons. L'inconvénient de ne pas pouvoir faire remonter les rivières par les navires un peu importants sera toujours suffisant pour condamner les grands ports fluviaux à un rôle relativement restreint. L'importance qu'ils pourront acquérir restera toujours secondaire, et quand bien même le chiffre de leur trafic deviendrait réellement considérable, comme on peut l'espérer pour celui de Paris, par exemple, leur développement supposera toujours l'existence d'un autre port à l'embouchure du fleuve, où les navires de haute mer auront pu décharger leurs cargaisons. Ainsi Strasbourg dépendra toujours plus ou moins de Rotterdam.

D'ailleurs, la nécessité de traverser l'Allemagne et la Hollande suffirait à condamner Strasbourg comme principal port du Nord-Est de la France. Il est inutile d'insister sur les graves inconvénients présentés par le fait que le développement de notre industrie dépendrait de la bienveillance de deux gouvernements étrangers ; une telle sujétion serait plus que dangereuse.

Strasbourg écarté, le seul port français qui pourrait être utilisé, en dehors de Dunkerque, serait Le Havre. Mais Le Havre est très loin de nos départements de l'Est, et même de nos départements du Nord ; le coût du transport par chemin de fer ou par canaux augmenterait dangereusement les prix de revient. Les entreprises de cette région seraient très défavorisées dans la lutte contre leurs concurrents étrangers ; le transport, payé deux fois dans la plupart des cas, tout d'abord par les matières premières nécessaires aux usines, puis par les produits fabriqués, rendrait toute exportation absolument impossible. Sur le marché national même, l'élévation des prix serait susceptible de provoquer la chute de certaines entreprises et aurait sur l'économie générale du pays les conséquences les plus onéreuses.

En réalité, ce ne serait pas Le Havre qui recueillerait le profit de la disparition de Dunkerque, ce ne pourrait être qu'Anvers ; le port belge s'imposerait par l'énorme avantage que constituerait le peu de distance qui le sépare du Nord et de l'Est de la France ; déjà actuellement, il réussit à détourner à son avantage une partie du trafic que l'on voudrait voir appartenir en entier à Dunkerque ; sans celui-ci, tous les courants commerciaux qui trouvent leur cause dans l'activité de nos industries de cette région passeraient inmanquablement à Anvers, avec d'autant plus de facilité qu'ils y ont déjà une tendance naturelle, et que les circonstances y contribuent fortement.

Actuellement même, le port de Dunkerque se

trouve dans une situation délicate par suite des difficultés étudiées plus haut qui rendent la lutte très inégale avec le port de l'embouchure de l'Escaut. L'essentiel des préoccupations de sa Chambre de Commerce est d'obtenir l'application de tous les moyens susceptibles d'améliorer cette situation et de reprendre à ce dangereux concurrent le trafic qu'il a réussi à divertir à son profit.

Les dangers qui résulteraient de l'accaparement par Anvers des courants commerciaux créés par nos firmes sont évidents ; en dehors de la moins-value qui s'ensuivrait pour la richesse de la France du fait que les bénéfices de l'activité maritime passeraient entièrement à la Belgique, il y aurait lieu de regretter amèrement la main-mise belge sur nos usines, sur les sources mêmes de notre prospérité. On retrouve là une source d'inquiétude que l'on a dû déjà éprouver en songeant à l'emprise de l'Allemagne et de la Hollande sur le mouvement du port de Strasbourg.

L'existence du port de Dunkerque présente aussi un avantage considérable pour la marine marchande française dont la participation au trafic des établissements maritimes est plus forte quand ceux-ci sont français. Il s'agit là d'un fait d'expérience qui ne saurait être nié. Il convient de remarquer à ce sujet que la pléiade de ports petits et moyens dont la France s'est offert le luxe rend beaucoup moins de services que ne rendraient quelques ports seulement, mais parfaitement aménagés et outillés. C'est une des raisons pour lesquelles on doit souhaiter voir un changement de politique dans la répartition des crédits

destinés aux ports. Les intérêts de Marseille, Bordeaux, Le Havre et Dunkerque doivent primer tous les autres.

Il faut ajouter que le trafic de Dunkerque est une source de profits très importants pour la compagnie des chemins de fer du Nord qui est amenée à transporter les produits nécessaires à l'activité de nos usines du Nord et de l'Est sur de plus longs parcours que s'ils passaient par la Belgique. Pour les firmes françaises enfin, il y a un gros avantage à exporter par un port français au point de vue de la concurrence et de l'espionnage commercial.

Toutes ces considérations peuvent être envisagées non seulement au point de vue du commerce extérieur propre à la France, mais également au point de vue du transit international, notre pays étant, par sa situation, aux confins ouest de l'Europe, tout désigné pour ce transit qui ne manque pas de prendre les voies de communication les plus commodes, c'est-à-dire les plus fréquentées et partant les plus actives.

CHAPITRE II

Travaux et extensions à réaliser.

Pour que le port de Dunkerque puisse conquérir le rang qui lui est dû et rendre les services que son arrière-pays est légitimement en droit d'en attendre, un certain nombre de modifications et d'améliorations urgentes s'imposent absolument. Quelles que

soient les charges financières qui pourront en résulter, certaines doivent être pourtant exécutées au plus tôt. Si le port se maintient dans les limites actuelles, ce serait à brève échéance la décadence au profit d'Anvers. Si, au contraire, on se décide à accomplir les agrandissements nécessaires, c'est l'espoir ouvert à une nouvelle ère de prospérité.

La loi du 22 octobre 1919 a prévu tout un programme de travaux dont quelques détails ont été exécutés ; les travaux qui restent à entreprendre sont les suivants :

1° Création d'un avant-port.

2° Construction d'une écluse à sas pour l'accès des navires aux bassins à flot.

3° Extension des bassins à flot, comportant : la construction de la darse n° 6 et du bassin d'évolution des darses 5 et 6, du bassin d'évolution de trois autres darses établies à l'ouest des précédentes, et la construction d'une écluse de jonction des bassins à flot avec un canal destiné à raccorder directement les bassins avec l'Aa et comprenant un premier tronçon accessible aux bâtiments de mer sur lequel s'embranchera un bassin pour les opérations des navires pétroliers et un second tronçon praticable aux bateaux de navigation intérieure et aux allèges du port.

4° Construction, sur les rives du premier tronçon de ce canal et indépendamment du bassin aux pétroles, d'un établissement maritime dont la construction et l'exploitation seront concédées à la Chambre de Commerce, et qui sera affecté aux opérations du commerce et des industries utilisant habituellement la voie maritime pour l'approvisionnement des matières premières ou l'expédition de leurs produits.

L'exécution de ce programme s'est trouvée retardée par les difficultés financières que le Pays dut surmonter. En juillet 1927, Son Excellence M. Tardieu, ministre des Travaux Publics, s'est rendu à Dunkerque et a attiré l'attention de la Chambre de Commerce sur les facilités que procurait le jeu du plan Dawes pour l'exécution des grands travaux publics, et lui a montré l'intérêt capital qui s'attachait à recourir aux prestations en nature pour l'exécution d'une partie importante du programme d'extension prévu par la loi du 22 octobre 1919.

Il a été décidé, à la suite de ces explications, de préparer immédiatement l'exécution des travaux les plus urgents : construction du nouvel avant-port à l'intérieur duquel sera établi un vaste port pétrolier, d'une nouvelle écluse de grandes dimensions, et d'une autre écluse parallèle à celle-ci et destinée à la doubler en cas d'indisponibilité et à servir de cale de radoub, enfin, construction de la 6^e darse.

La réalisation de ce programme doit entraîner une dépense de 390 millions, y compris celle concernant la construction de l'exutoire des eaux des Waeteringues vers l'Est. Elle sera effectuée dans un délai de 10 ans. 260 millions seront fournis par les prestations en nature, 65 millions par l'Etat et 65 millions par la Chambre de Commerce.

En dehors de ces travaux qui concernent le port lui-même, il en est d'autres qui portent sur le réseau des voies navigables de l'intérieur, et qui ne sont pas moins urgents.

On a vu en effet que Dunkerque est le plus grand

port français d'importation des nitrates de soude du Chili (76 %), d'exportation des sucres (38 %) et d'alcool (56 %), que la moitié des laines étrangères (56 %) élaborées par l'industrie française entrent par Dunkerque, parce que Dunkerque dessert bien Roubaix ; 91 % des lins prennent la même voie à cause de l'industrie d'Armentières.

Mais on a vu également que la région du Nord n'est pas la seule que ce port est amené à desservir. Par sa situation géographique, par les facilités de toute nature qu'il offre aux navires, par la perfection de son outillage il doit être également le port de tout l'Est de la France, et pourtant une grande partie des marchandises de provenance ou à destination de cette région passe par Anvers.

Il n'y a qu'un moyen réellement efficace de rendre au port français ce trafic, c'est de construire le canal du Nord-Est réclamé depuis si longtemps par la Chambre de Commerce de Dunkerque et par le Conseil Général du Nord.

Ce canal se développera le long de la frontière belge, de la Lorraine à Dunkerque ; il reliera les centres miniers et industriels de la Sarre, de Meurthe-et-Moselle, de la Meuse, des Ardennes, de la Sambre et de l'Escaut français entre eux et avec les houillères et les usines métallurgiques du Nord et du Pas-de-Calais, en même temps qu'avec le port de Dunkerque.

La construction de cette voie navigable réduira les distances au départ de Dunkerque :
de 168 kilomètres à destination d'Ors ;

de 190 kilomètres à destination de Mézières ;
de 157 » » de Sedan ;
de 126 » » de Nancy et d'Epinal.

D'une façon générale, il assurera à Dunkerque et sans contestation possible la plus courte distance de la mer aux bassins ferrifères et houillers de la France de l'Est.

Il comportera deux sections distinctes :

1° Un aménagement des voies existantes entre Dunkerque et l'Escaut pour permettre le passage des chalands de 600 tonnes et installer le halage électrique ;

2° Une ouverture neuve de 370 kilomètres entre l'Escaut, la Moselle et la Sarre. Cette section, prenant naissance dans l'Escaut, au bief de Denain, coupera le canal de la Sambre à l'Oise qu'il empruntera sur environ 12 kilomètres, d'Ors à Etreux, au droit du bief du partage, puis, sur la droite de la vallée de l'Oise, franchira le faite de partage des vallées de l'Oise et de la Meuse, franchira celle-ci en amont de Mézières, suivra la vallée de la Chièrs jusqu'à Longuyon, et celle de la Crusnes jusqu'à Pierrepont.

Il aura à chacune de ses extrémités, d'une part le plus grand centre houiller de la France et, d'autre part, le plus important centre métallurgique et les plus puissants bassins miniers de notre pays. Il constituera la plus grande et la plus directe voie de transit de Dunkerque vers l'Est et les Vosges ; il traversera des centres industriels de premier ordre, comme ceux de Maubeuge et des Ardennes. Cette traversée du bassin métallurgique de la Sambre permet de prévoir

un trafic intermédiaire considérable ; il consomme actuellement des combustibles belges, faute d'un mode de transport économique pour le prendre dans le Nord et le Pas-de-Calais ; il est certain que la mise en service du canal du Nord-Est poussera les industriels de cette région à brûler le charbon du Nord de préférence au charbon belge, de même qu'il les conduira à s'approvisionner en fonte et en acier dans les bassins de Longwy et de Lorraine.

Il y a des hauts fourneaux dans le Nord qui ont du coke sur place et attendent le minerai de l'Est, et il y a des hauts-fourneaux dans l'Est qui ont le minerai sur place et attendent le coke du Nord.

Le canal du Nord-Est permettra d'éviter au Nord et à l'Est d'utiliser le coke et le minerai de l'étranger.

Cependant, il n'est pas sûr que tous les usagers éventuels de ce canal soient disposés à en envisager la construction avec beaucoup d'enthousiasme, et certaines manifestations des collectivités représentatives de l'Est semble, à ce sujet, significatives. On paraît, dans les Ardennes et en Meurthe-et-Moselle, considérer de plus en plus qu'Anvers est le port naturel du Nord-Est.

Au surplus, la possibilité même d'alimenter le canal a été discutée en sens divers par des techniciens ; des ingénieurs ont affirmé l'impossibilité de trouver dans le Bassin de Briey le volume d'eau nécessaire pour alimenter un canal à grande section et dont certains parcours sont tracés en pays extrêmement accidenté. Il n'apparaît pas que ces craintes soient justifiées.

Le tableau suivant ajoute un argument saisissant à tous ceux qui ont pu être répétés tant au Conseil Général du Nord qu'à la Chambre des Députés et au Sénat, en montrant les différences de parcours considérables qui résulteraient de la construction du canal :

PARCOURS	PAR LES VOIES ACTUELLES	PAR LE CANAL DU NORD-EST	DIFFÉ- RENCE EN MOINS
	Km.	Km.	Km.
Valenciennes	264	73	191
Valenciennes-Mézières	427	214	213
Valenciennes-Nancy	665	516	149
Pont-à-Vendin	Ors.,	121	168
Dunkerque			
Lille			
Houillères du Nord et du Pas-de-Calais			
Houillères du Nord et du Pas- de-Calais à Mézières	452	262	190
Houillères du Nord et du Pas- de-Calais à Nancy	690	564	126

Il est incontestable, par conséquent, que l'accomplissement des travaux nécessaires serait suivi à très brève échéance d'un accroissement de trafic inappréciable pour notre port. En même temps, toutes les voies d'eau existant actuellement devraient être approfondies à 2 m. 20 au moins, pour permettre le passage des grandes péniches qui remplaceront la vieille bélandre flamande, tout-à-fait insuffisante.

Il convient de noter que pour beaucoup d'excellents esprits, toutes ces améliorations ne sont qu'une partie de celles qui devraient être réalisées. Certains ont pensé, en effet, que, par sa situation même, Dun-

kerque ne pouvait plus se contenter d'être simplement un port de commerce maritime, et voudraient en faire également un port aérien.

Il est certain que l'aviation commerciale, grâce aux progrès sans cesse réalisés, se développera de plus en plus. L'inauguration de la ligne France-Amérique du Sud est une preuve de ses possibilités, et le taux accepté par les compagnies d'assurance est une preuve de la sécurité très réelle qu'apporte ce mode de transport, malgré les préjugés du grand public. Toutes les primes d'assurance accordées pour les lignes européennes sont en effet inférieures à celles qui s'appliquent aux lignes maritimes ou ferroviaires.

La situation géographique privilégiée de Dunkerque, qui lui a valu le développement de tout son port commercial durant le XIX^e siècle, laisse présager que dans un avenir très proche, elle lui permettra de devenir un port aérien international de premier ordre. Il sera, en effet, le point terminus des lignes aériennes venant de la Baltique, en même temps que le port escale de tout le trafic aérien de l'Extrême-Orient et de l'Europe Centrale à destination de l'Angleterre.

Provisoirement, le port aérien de Dunkerque a été établi dans les terrains situés à l'ouest de la ville, face à l'ancien sanatorium de Saint-Paul. Vu la proximité des voies ferrées, cet emplacement semble bien choisi, et permettra de perdre peu de temps dans les transbordements de l'avion au chemin de fer.

CONCLUSION

Il n'y saurait y avoir d'autre conclusion à cette courte étude que l'examen des moyens susceptibles de permettre au port de Dunkerque d'atteindre aussi rapidement que possible son plein développement. Les difficultés à vaincre ont été constatées précédemment ; les avantages ont été reconnus ; il reste à discerner les mesures propres à conserver et à accroître ces avantages, et celles capables de combattre et d'éliminer ces difficultés.

Il serait vain d'ailleurs de considérer comme connues toutes les données du problème. L'évolution économique et le progrès industriel créeront évidemment de nouveaux besoins à satisfaire ; les besoins actuels même ne pourront pas toujours être satisfaits par les procédés qui conviennent pour le moment ; le problème se compliquera sans cesse et jamais on ne pourra proposer de solutions parfaites et définitives. Il est même vraisemblable que, comme par le passé, le temps nécessaire à l'exécution des travaux suffira pour montrer avant leur achèvement l'insuffisance d'un projet qui paraissait tout d'abord envisager largement toutes les nécessités.

Ce ne sera d'ailleurs pas seulement une question de degré, mais même une question de nature. Des transformations radicales et d'un ordre inconnu

seront toujours à prévoir. Il n'est pas possible de savoir si elles seront favorables au port de Duunkerque ou non. Nul ne sait quelles pourront être les conséquences des progrès inévitables.

Quoi qu'il en soit, un certain nombre de remarques s'imposent évidemment et découlent obligatoirement de la situation telle qu'elle se présente actuellement et telle qu'elle se présentera dans un avenir rapproché grâce à l'évolution dont on a constaté les prémices.

Il est certain tout d'abord qu'une participation plus large de l'Etat dans les travaux d'extension et d'amélioration du port apparaît comme une nécessité.

Il s'agit là d'une œuvre d'intérêt national qui dépasse de beaucoup le cadre du port lui-même, et il est tout-à-fait rationnel de demander au pays tout entier d'y participer dans une large mesure. Il convient que l'Etat se préoccupe lui-même du développement de son domaine public dans l'intérêt de tous et les travaux à exécuter dans les établissements maritimes pour creuser de nouveaux bassins ou approfondir ceux déjà existant, sont de son ressort. C'est d'ailleurs une charge beaucoup trop lourde pour que les collectivités locales puissent la supporter sans dommage et sans qu'elle pèse sur l'activité économique de la région.

Il conviendrait donc de ne laisser à ces collectivités locales que la charge de pourvoir aux superstructures du port, c'est-à-dire à l'outillage ; il est la propriété des particuliers pour une part ; pour le reste, la Chambre de Commerce en est concession-

naire ; on concevrait fort bien même qu'elle en fut propriétaire ; de toutes façons, l'amortissement et l'entretien en doivent être assurés par les droits que paient les usagers et par les fonds fournis par les intéressés.

Une telle répartition des charges qui pèsent sur un grand port permettrait d'abaisser les droits de péage à un taux raisonnable et comparable à celui payé dans les ports étrangers. C'est une mesure dont l'adoption serait urgente ; on a vu quel tort cause aux ports français l'avantage considérable que trouvent les navires à faire escale dans les établissements maritimes belges, par exemple, et à y laisser leurs cargaisons. La différence est telle, en effet, qu'il faut des raisons tout-à-fait impérieuses pour que les cargos et les paquebots ne désertent pas tout-à-fait les havres français.

La concurrence étrangère devra également être combattue par la surtaxe d'entrepôt. Plus que jamais, il importe de la conserver ; c'est un signe fâcheux pour l'avenir que toutes les mesures qui ont été prises depuis la guerre à ce sujet, et qui ont eu pour conséquence, sinon pour objet, de diminuer son efficacité et d'affaiblir sa portée ; il faut absolument éviter de se démunir d'une arme qui compte parmi les plus précieuses de celles dont on dispose pour aider les ports français.

Son maintien sous la modalité actuelle serait tout-à-fait insuffisant ; il faut adapter son taux aux conditions économiques du moment ; elle ne remplit pas du tout un rôle comparable à celui qu'elle remplissait autrefois, et un remaniement complet s'impose.

Les conventions signées avec la Belgique ont restreint beaucoup son domaine, comme on l'a vu. Il serait tout-à-fait regrettable pour le port de Dunkerque que l'on persistât dans la voie où l'on s'est engagé et que cette politique d'exception fut étendue.

L'impérieuse nécessité de garder de bonnes relations avec nos amis belges pouvait expliquer les accords de 1919 et de 1921 ; il est fréquent que la politique douanière et la politique économique, d'une façon générale, soient inspirées par des considérations diplomatiques beaucoup plus que par des motifs d'ordre commercial, et il est certain, dans le cas dont il s'agit, que le gouvernement français a surtout voulu accorder une satisfaction au gouvernement belge. Celui-ci considérait comme un droit acquis et intangible la possibilité de monopoliser le transit des produits d'Alsace-Lorraine ; on n'a pas voulu que la victoire remportée en commun, fut la cause d'un appauvrissement pour Anvers et le prétexte d'un mécontentement. Préoccupation louable sans nul doute ; mais il semble bien qu'on se soit exagéré les dangers de tension qui auraient pu résulter du maintien intégral de la surtaxe d'entrepôt et qu'on ait perdu de vue les nécessités impérieuses de la vie économique qui devrait dominer la vie politique au lieu d'être dominée par celle-ci.

Il y aurait lieu d'abord de ne pas oublier que les intérêts du port de Dunkerque devraient toujours primer ceux du port de Strasbourg. Il n'est pas question de mésestimer les services que ce dernier est susceptible de rendre ; ils sont considérables, et notre industrie de l'Est doit y trouver son profit.

Mais Dunkerque est un port sur la mer libre et Strasbourg ne sera jamais un port maritime ; on a vu les inconvénients qui résultent d'une telle situation ; il est fâcheux que les pouvoirs publics n'aient pas cru devoir envisager la question sous cet angle et n'aient pas compris que l'intérêt national commandait de favoriser ceux des ports qui peuvent rendre le plus de services, quand bien même leur attitude aurait pu paraître injuste aux autres intéressés.

L'amélioration et l'extension du port de Strasbourg s'imposent aussi à l'attention bienveillante de l'Etat, sans nul doute. Mais dans la situation financière où la France se trouve, il est impossible de satisfaire toutes les revendications, même très légitimes. Il faut choisir. Et l'intérêt général sera, de toute évidence, beaucoup mieux servi par les ports de mer que par les ports fluviaux.

L'Etat dispose encore d'un moyen susceptible d'attirer de plus en plus les courants commerciaux vers Dunkerque ; il peut agir sur les tarifs des chemins de fer.

Il ne saurait être question ici d'une réduction de prix, l'exploitation étant déjà largement déficitaire, mais d'une discrimination en faveur de notre port pour l'acheminement des produits de ceux des établissements qui sont contrôlés par l'Etat.

Il apparaît tout à fait normal que, pour ces produits, les frais de transport soient établis de façon à favoriser une voie plutôt qu'une autre. Ce serait un moyen efficace de contribuer grandement au dévelop-

pement du mouvement du port sans nuire le moins du monde à la prospérité de ces entreprises et sans créer le moindre trouble dans le reste de l'activité du pays. Peu de réformes jouissent de ce dernier avantage.

Une telle mesure, s'étendant en particulier aux mines de charbon, et surtout aux mines de potasse qui sont susceptibles de fournir un élément d'exportation important, aurait une portée considérable et serait pour notre établissement maritime du Nord la source d'un trafic très régulier.

On a vu que cette régularité serait accrue s'il existait dans le voisinage immédiat de la ville des industries suffisamment actives pour être l'occasion d'un mouvement de marchandises notable. Il semble que, là encore, il serait possible d'améliorer grandement la situation.

Un premier moyen serait de créer à Dunkerque un marché des laines qui provoquerait une grande recrudescence d'activité des filatures et des tissages locaux en même temps qu'il favoriserait l'approvisionnement des firmes de l'intérieur.

On a vu, en effet, que Dunkerque est le premier port de France pour les laines dont il importe à lui seul les 7/8^{es}.

On songe d'ailleurs depuis longtemps à créer ce marché. D'accord avec les Chambres de Commerce de Roubaix et de Tourcoing, cette création faillit être réalisée. Les cascades du change ont obligé à y renoncer à cette époque.

Un marché entraîne la constitution de stocks

importants et, par suite, l'immobilisation de gros capitaux. A l'heure où beaucoup d'industries restreignaient leurs achats de matières premières au minimum strictement nécessaire, il n'a pas paru opportun de risquer l'opération. Mais ce n'est que partie remise. La stabilisation des changes est pratiquement réalisée, et on peut espérer que bientôt les marchés auront recouvré leur stabilité et les achats leur ampleur d'avant-guerre.

Il est certain que pendant la période de réorganisation économique qui suit une guerre, il est impossible de créer quoi que ce soit dans cet ordre d'idées ; il est, en effet, trop difficile de savoir quelles seront les conditions du lendemain ; tous les éléments du problème sont modifiés à chaque instant, et l'on ne dispose d'aucune donnée assez solide pour établir la moindre prévision. Il faut travailler au jour le jour, au grand dommage de tous.

Si, dans l'ordre monétaire, il semble que l'on soit revenu à un régime à peu près normal, sans toutefois disposer à la Banque de France des garanties que constituaient avant-guerre une encaisse or et un portefeuille d'effets largement suffisants, il n'en est pas encore tout à fait de même dans l'ordre commercial ; les transactions n'ont pas retrouvé leur volume. Nos industries sont bien loin, dans la plupart des cas, d'atteindre un chiffre d'affaires comparable à celui de 1913, eu égard à la dépréciation du franc. Si certaines années ont été marquées par une activité qui a pu paraître débordante, cette activité a été purement factice, due à des circonstances exceptionnelles

et momentanées, et suivie d'une période de dépression navrante. Le volume d'affaires moyen pour ces dernières années est finalement peu considérable, et n'a même pas donné les avantages que l'on aurait pu en espérer, du fait de son irrégularité.

On ne peut donc qu'approuver les négociants du Nord d'avoir préféré attendre le retour à une situation plus normale pour risquer cette opération un peu délicate mais susceptible d'avoir les plus heureuses conséquences sur l'activité industrielle, puisque ce marché donnerait aux entreprises l'assurance de toujours pouvoir s'approvisionner à temps en matières premières. En rassemblant les laines provenant de tous les coins du monde; il permettrait aussi d'établir des prix moins variables et correspondant mieux à la situation du marché mondial ; il éviterait aux firmes les risques d'une spéculation malheureuse sur les stocks ; son établissement supposerait, bien entendu, l'adoption du mode de vente à terme qui a donné d'excellents résultats au Havre pour le marché du coton.

Les difficultés sont d'ailleurs moindres pour la laine que pour le coton. Pour ce dernier, il se produit, en effet, un véritable afflux après la récolte ; puis il y a une pénurie complète pendant le reste de l'année ; les industriels au contraire ont besoin de leur matière première toute l'année, d'où nécessité de traiter par l'intermédiaire du marché à terme qui intervient entre le producteur pressé de vendre au moment de la saison, et le consommateur qui ne veut pas se charger à ce moment de tout le coton qui

lui sera nécessaire, par crainte de variations de prix. Cette combinaison régularise l'écoulement de la marchandise et le spéculateur qui joue sur le marché à terme remplit le rôle d'assureur, de stabilisateur, au profit du négociant.

Le risque réside dans l'insolvabilité de la contrepartie, d'autant plus que ce métier de spéculateur est fort dangereux ; on y a remédié, au Havre, en créant la Caisse de liquidation, qui offre de se substituer aux parties, et court tous les risques, en imposant des précautions particulières.

Une telle organisation rendrait de grands services au marché des laines qui est sujet, lui aussi, à des variations de prix dangereuses. La grande diversité des laines provenant des différents pays producteurs ne sera pas plus un obstacle que n'en sont un les multiples qualités de cotons. Si la laine de La Plata ne ressemble pas à la laine d'Australie, le coton américain ne ressemble pas non plus au coton égyptien. La combinaison qui réussit pour l'un doit réussir pour l'autre.

L'intérêt de l'établissement d'un marché des laines à Dunkerque dépasse d'ailleurs le cadre de la région du Nord. Ses avantages attireraient la clientèle de tous les filateurs européens, de même qu'en ce qui concerne le coton, tous les industriels s'approvisionnent au Hâvre, à Liverpool ou à Brême, qui constituent les trois seuls marchés européens.

Voilà donc la source possible d'un accroissement considérable de courants commerciaux qui seraient l'origine d'une prospérité étonnante pour le port de

Dunkerque comme pour les compagnies de chemin de fer, et pour l'Etat lui-même qui ne se laisserait pas oublier. Posséder l'un des grands marchés internationaux est pour une nation un avantage inestimable qu'elle ne doit pas mépriser. Il importe de ne pas se laisser devancer sur ce point, puisque tout le monde y trouverait profit ; c'est une circonstance assez rare pour qu'on ne la néglige pas.

Cette organisation s'imposera d'autant plus dans l'avenir que les laines d'importation occuperont une place de plus en plus importante parmi celles que travailleront nos usines ; les troupeaux européens diminuent tous les ans, et d'ici peu, la laine sera uniquement un produit extra-européen, tout comme le coton. A ce moment, on pourra faire une assimilation à peu près complète entre ces deux matières premières, et les méthodes d'organisation qui se sont imposées pour l'une s'imposeront impérieusement pour l'autre. Il ne faut pas hésiter à se lancer sur la voie qui est, par chance, toute tracée.

Il serait possible, également, de contribuer largement au développement des échanges et par suite à celui du trafic du port, en multipliant les grandes foires comme la foire des Pays du Nord.

« La foire des Pays du Nord limite son activité à mettre le producteur français en rapports directs avec l'acheteur et le vendeur de l'Europe du Nord, exclusivement. Elle vise spécialement le développement des relations commerciales françaises non seulement avec l'Angleterre, la Belgique et la Hollande, mais encore avec la Scandinavie, la Finlande et la

Russie, les Républiques Baltes et la Pologne. Elle est ouverte aux industriels, commerçants et agriculteurs de ces seules nations. »

Ainsi s'exprime la circulaire adressée par le Comité d'organisation en 1924.

L'intérêt qui s'attache à cette tentative de notre expansion industrielle et commerciale vers la Baltique apparaît surtout par l'accueil favorable qu'elle a rencontré à l'étranger. A Copenhague, Riga, Christiania, Rotterdam, Bruxelles, fonctionnent des agences en vue de la participation à cette manifestation ; un comité finlandais s'est créé à Helsingfors ; à Varsovie, la Chambre de Commerce polono-française a pris la tête du mouvement.

Cet effort est d'autant plus heureux que les pays visés peuvent devenir de grands consommateurs des produits de nos colonies qu'ils se procurent à Dunkerque, grâce à des lignes directes sur Esbjerg-Copenhague, Dantzig-Varsovie, Riga, Oslo, Goteborg, Stockholm, Helsingfors, Revals ou Bergen.

Battre en brèche l'influence allemande, prépondérante sur les marchés scandinaves et baltes, et faire de Dunkerque l'entrepôt des marchandises à destination ou en provenance des pays du nord de l'Europe, semblent avoir été les buts que se sont proposés d'atteindre les promoteurs de cette foire, sans contester l'une des plus heureuses manifestations de l'effort de reconstitution économique de l'après-guerre.

Il est à remarquer, d'ailleurs, que le rétablissement de ces courants commerciaux ne serait pas autre chose que le retour à la situation de 1913.

A cette époque, notre industrie textile tirait des pays du Nord, de la Russie en particulier, la plupart de ses lins. Ces importations, après être tombées à rien au début du régime soviétique, tendent à reprendre, bien que dans de très faibles proportions. L'Esthonie et la Lettonie semblent vouloir faire prendre aux lins qui nous sont destinés le chemin de la Belgique. Il faut parer à cet inconvénient.

D'autre part, les liens qui unissent la France à la Pologne doivent faire de ce pays un client sérieux pour nos entreprises. Pratiquement, il lui est peu commode de communiquer avec nous à travers une Allemagne hostile. La voie de mer est préférable à suivre et, dans cet ordre d'idées, le port de Dunkerque est évidemment tout indiqué. Il est d'ailleurs déjà le port de débarquement des très nombreux travailleurs polonais qui viennent employer leurs bras dans nos firmes du Nord, et surtout dans nos mines de houille.

On peut également espérer, grâce à cette habile propagande, que Dunkerque parviendra à détourner à son profit les courants commerciaux établis avec la Hollande et le Danemark. En échange du beurre et des fromages qui constituent l'essentiel des importations qui nous viennent de ces pays, les industries de la région du Nord y exportent leurs produits.

Cet effet vise la propagande à faire à l'étranger ; mais il est aussi une propagande à faire à Dunkerque même ; il est curieux de constater que la présence d'un port de commerce aussi important que notre grand port du Nord n'ait pas provoqué l'éclosion

spontanée, dans la ville même, de tout un monde d'entreprises, susceptibles de profiter au plus haut degré des avantages immenses qu'il serait en mesure de leur apporter. On conçoit aussi mal un grand port sans industrie locale, qu'un groupement industriel sans moyen d'écoulement commode de ses produits à proximité de ses installations.

La création d'importantes industries dans les environs immédiats du port contribuerait à augmenter le mouvement de celui-ci non seulement par ses besoins propres, mais par le fait d'expérience que toujours le frêt de transit a tendance à suivre le frêt local. D'une façon plus générale, le fait d'accaparer dans une certaine mesure une branche d'activité particulière attire les autres branches. Les navires amenés à Dunkerque pour les besoins des manufactures de la ville elle-même chercheraient à travailler également pour les transitaires.

D'ailleurs, le rôle primordial des ports a toujours été de satisfaire les besoins de la région environnante, et la plupart des grands ports se trouvent établis en des points où leur utilité apparaît essentielle pour ces points précis. Dunkerque fait exception et c'est une grosse infériorité. Le Havre et Rouen, Nantes et Saint-Nazaire se trouvent beaucoup plus favorisés. On a vu quels inconvénients résultaient pour notre port du Nord d'être surtout un port de transit.

L'augmentation du trafic local favoriserait d'ailleurs le trafic général par contre coup. Plus le mouvement d'un port est actif et plus les services qu'il rend peuvent être accordés à bas prix ; c'est l'ampleur

de ses opérations qui permet à Anvers d'être l'un des ports d'Europe qui perçoit les droits les moins élevés ; il en est d'un établissement maritime comme d'un établissement industriel quelconque : il ne travaille à bon compte que s'il travaille beaucoup et que s'il travaille régulièrement. Les efforts faits pour favoriser l'industrie dunkerquoise et les sacrifices qui pourraient être consentis ne le seraient donc pas en pure perte, et là encore, tout le monde y trouverait son intérêt. Il convient de remarquer que les conditions économiques générales ne seraient guère moins favorables à Dunkerque qu'à Lille ou à Valenciennes. L'éloignement relatif de la houille serait compensé par la proximité du port. L'absence d'une population ouvrière très dense constitue un problème qui serait vite résolu ; le plus souvent, ce n'est pas l'industrie qui s'installe là où se trouvent les travailleurs, ce sont ceux-ci qui se transportent là où les grandes entreprises ont besoin d'eux. Le département du Nord est suffisamment peuplé pour qu'on ne manque de bras en aucun cas, et, au besoin, la main-d'œuvre belge constituerait l'appoint nécessaire.

Un plus grand afflux de marchandises supposerait évidemment un port en mesure de satisfaire aux nouvelles nécessités. On a vu qu'en ce qui concerne l'état des bassins, toutes prévisions nécessaires sont faites, et que la Chambre de Commerce ne se laissera pas prendre au dépourvu.

En ce qui regarde l'outillage, elle s'en préoccupe également, et avec une hâte presque fébrile. Sur un seul point, il y aurait lieu de faire quelques réserves ; il s'agit ici de l'outillage de grande puissance.

Sans doute, on dispose à Dunkerque d'une grue flottante de 40 tonnes, et c'est même un tel avantage sur les ports français voisins qu'il permet de détourner une partie de leur trafic pour ce qui est des pièces métallurgiques très lourdes. Mais une seule ne suffit pas, et surtout ne suffira pas quand les usines de l'Est exporteront largement leurs produits par Dunkerque. Il ne s'agit pas là d'une éventualité très lointaine. L'achèvement du canal du Nord-Est en marquera la date. Les marchandises très encombrantes et d'un très grand poids sont en effet expédiées surtout par eau ; par voie ferrée, il est parfois impossible de les transporter, et c'est toujours très coûteux. Dès lors qu'une voie navigable judicieusement établie permettra un écoulement commode de leurs produits vers Dunkerque, toutes nos firmes de l'Est l'utilisant, elles abandonneront le Rhin, où la navigation est peu aisée, et par lequel la distance jusqu'à la mer est longue, et elles abandonneront également le port d'Anvers auquel elles ne sont reliées par voie d'eau que d'une façon très imparfaite.

On a vu que ce projet du canal du Nord-Est sera vraisemblablement assez vite réalisé, ainsi que tout le programme d'aménagement des canaux déjà existant.

Parallèlement à ces améliorations, il y aurait lieu de s'efforcer d'augmenter la rapidité des trains de péniches ; leur extrême lenteur constitue un inconvénient réellement grave, et qui, dans bien des cas, conduit à utiliser la voie ferrée malgré que son emploi soit beaucoup plus onéreux ; il conviendrait de faire

un effort dans ce sens, et de consentir les sacrifices nécessaires pour obtenir des moyens de traction mécanique plus nombreux et plus perfectionnés. On rencontre encore des péniches hâlées de la rive par des chevaux ; il convient que ce procédé archaïque disparaisse au plus tôt pour céder complètement la place aux remorqueurs. Dans cette voie, d'ailleurs, on a accompli un certain progrès en dotant quelques péniches d'un petit moteur qui leur permet de se passer d'aucune aide. Il n'est pas certain que ce soit là la solution de l'avenir. Quoiqu'il en soit, sous une forme ou sous une autre, un progrès important s'impose sur ce point.

Les conséquences pourraient être considérables. Tout gain de temps est une économie et on peut parfaitement escompter un abaissement notable des frais de transport, du seul fait que dans le même temps, le même train de péniches pourrait accomplir un plus grand nombre de voyages et partant transporter un plus fort tonnage de marchandises."

Ces marchandises seraient immobilisées moins longtemps, et il en résulterait pour les firmes une économie qui ne tarderait pas à apparaître dans les comptes de frais généraux. Si les délais de livraison sont longs, les échéances des paiements sont retardées d'autant, et les capitaux engagés doivent être plus importants. La possibilité de distraire de son application une partie du capital utilisé permettrait une extension des affaires et une meilleure rémunération de ce capital.

En ce qui concerne, d'autre part, les approvision-

nements en matières premières, la possibilité d'obtenir très rapidement celles dont on a besoin au fur et à mesure des nécessités constitue un avantage immense ; on est à l'abri des modifications de cours et de tarifs ; on évite l'obligation de constituer auprès de l'usine même des stocks qui immobilisent des sommes susceptibles d'être mieux employées autrement.

L'augmentation de la rapidité des transports par voie d'eau constituerait donc un progrès inestimable. Il serait à souhaiter que toutes les Chambres de Commerce intéressées acceptent de participer à cette entreprise et d'en supporter les frais ; tout le monde y a intérêt. Il est nécessaire de parvenir à une entente parfaite pour pouvoir obtenir un résultat vraiment appréciable. Une intervention de l'Etat à ce sujet, sous la forme d'une pression sur les différentes Chambres de Commerce, ne serait pas déplacée. Il ne s'agirait évidemment pas de diminuer l'indépendance à laquelle elles tiennent à juste titre et qui leur permet à la fois de supporter toutes les responsabilités et de prendre toutes les initiatives nécessaires dans l'intérêt du commerce qui est l'intérêt de leurs membres et dont ils sont mieux à même que quiconque de discuter ; il s'agirait seulement de leur montrer l'utilité urgente d'une telle réforme et d'insister auprès d'elles pour qu'elles se mettent en rapport les unes avec les autres dans le but d'une action de concert.

Ce n'est d'ailleurs pas le seul cas où l'action prudente de l'Etat, dans le but d'unir les efforts de divers

groupements, serait susceptible de donner des résultats fructueux.

La solidarité des intérêts des différents groupements qui se trouvent plus ou moins directement en relation avec le port est évidente.

Les autorités du port, les chargeurs, les armements, les réseaux doivent travailler en commun en vue de l'institution d'une collaboration active et de tous les instants. Il faut coordonner tous les efforts et parvenir à imposer l'utilisation des voies françaises, chemins de fer et ports, de préférence à toutes autres. A ce sujet d'ailleurs, il est bon de noter que le Comité permanent pour le développement du trafic du port de Dunkerque répond un peu à ce but.

Une lacune encore apparaît, et d'autant plus nettement que la plupart des ports étrangers ont su la combler. A Dunkerque, il n'existe en réalité aucun syndicat ou aucune association représentant complètement les intérêts de tous les usagers du port. Il importe de créer cet organe qui, parlant au nom de tous, sera susceptible de recueillir tous les desiderata, de les faire étudier et de les faire aboutir dans la mesure des disponibilités.

En un mot, il est nécessaire d'agir dans tous les domaines comme l'ont fait les Belges et les Allemands, en ce qui concerne respectivement Anvers et Hambourg. La négligence manifestée jusqu'à présent à l'égard des ports français n'a que trop duré ; elle est en quelque sorte traditionnelle comme pour tout ce qui touche à la marine ; c'est une tradition avec laquelle il faut rompre. En s'engageant résolument

dans une autre voie, il sera possible de reprendre dans une certaine mesure à l'étranger une supériorité, qui n'est pas toujours due à des raisons indépendantes de l'action des hommes et à des causes sur lesquelles on ne peut pas agir.

L'intérêt général et les intérêts particuliers s'accordent heureusement pour inciter chacun à faire un effort dans ce sens ; les luttes sur le domaine de la concurrence s'annoncent de plus en plus âpres ; les forces économiques paraissent devoir de plus en plus jouer le rôle dominant.

Il faut que l'on donne aux ports de mer, principales armes dont un Etat dispose pour cette lutte, tous les moyens nécessaires pour qu'ils puissent remplir complètement leur mission.

On a vu que celui de Dunkerque disposera dans l'avenir de tous les éléments de succès, géographiques, économiques, ou humains. Il faut souhaiter que les encouragements officiels ne lui feroient pas défaut non plus.

Les collectivités locales devront conserver l'indépendance qui est nécessaire pour sauvegarder leur esprit d'initiative et pour leur permettre de prendre en pleine responsabilité la défense d'intérêts qu'elles connaissent mieux que quiconque. Les gouvernements auront à cœur, en respectant cette autonomie, de les aider de tout leur pouvoir pour ce qui est de leur ressort.

En évitant de s'immiscer dans des discussions qui ne sont pas de leur compétence, mais en prodiguant les encouragements et en ne ménageant pas les con-

seils éclairés qu'ils peuvent donner sur certaines questions d'intérêt national, ils participeront à une œuvre, réellement féconde, dont les fruits ne tarderont pas à contribuer à l'amélioration rapide d'un système économique harmonieusement développé.

VU : *Le Président,*
WILLIAM OUALID.

VU : Pour le Doyen en Mission,
L'Assesseur,
TRUCHY.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :
Le Recteur de l'Académie de Paris,
CHARLÉTY.

TABLE DES MATIÈRES

BIBLIOGRAPHIE

PAGES

AVANT-PROPOS

PREMIERE PARTIE. — *Dunkerque dans le passé, de l'origine à 1878.* 13

CHAPITRE PREMIER. - Description du port 15

CHAPITRE II. - Historique du rôle commercial du port 20

CHAPITRE III. - Causes de prospérité..... 34

CHAPITRE IV. - Obstacles au développement du port 42

DEUXIEME PARTIE. — *Dunkerque dans le présent, de 1878 à nos jours.* 49

CHAPITRE PREMIER. - Les installations du port et les liaisons avec l'intérieur 51

CHAPITRE II. - Caractères du trafic... 62

CHAPITRE III. - Dunkerque et les ports voisins 82

CHAPITRE IV. - Importance du trafic..... 99

CHAPITRE V. - Causes de l'essor du port.... 118

CHAPITRE VI. - Causes opposées au développement du port..... 126

TROISIEME PARTIE. — *Dunkerque dans l'avenir.* 133

CHAPITRE PREMIER. - Importance nationale du développement du port... 135

CHAPITRE II. - Travaux et extension à réaliser 139

CONCLUSION 147

